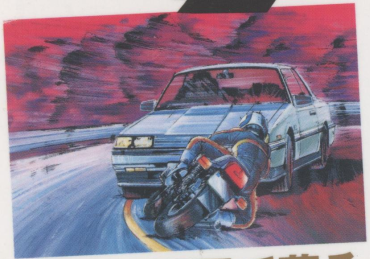
バリバリ伝説 FAN BOOK ファンブック

1983-1991

史上空前のバイク＆レースブームを生んだ伝説コミックを大検証



カラー原画で蘇る感動の名シーン集

峠バトル / 鈴鹿４耐 / 秀吉＆ライバル / 全日本ロードレース / WGP500cc/ グン＆歩惟 etc.

登場マシンたちを実車で徹底解説

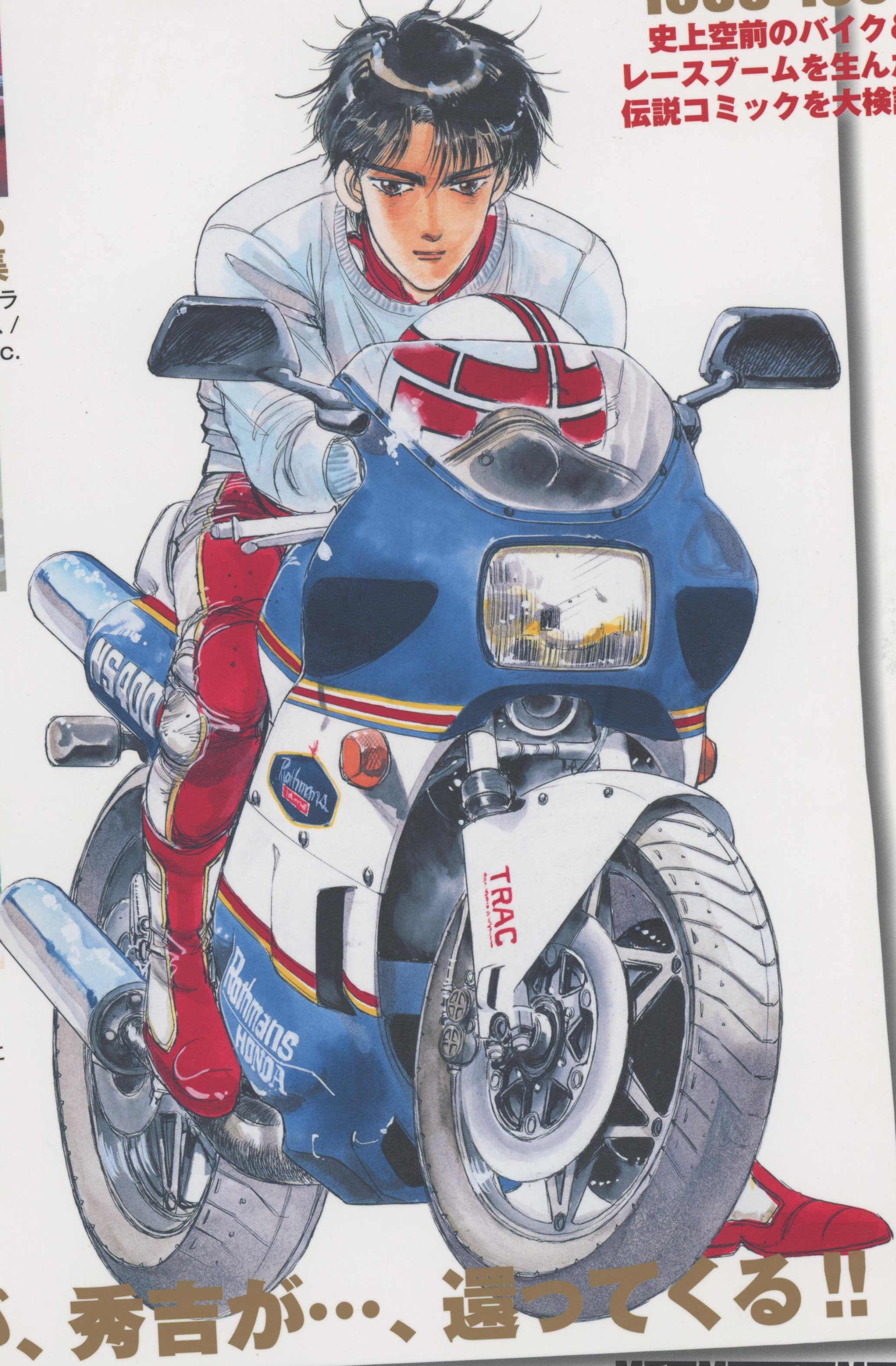
CB750F&750 カタナから、登場キャラクターの愛車全集、ワークスマシンや四輪まで網羅！

■グンの友、仲間、ライバル達
全キャラクター解説

■グンに憧れて WGP ライダーに
中野真矢インタビュー

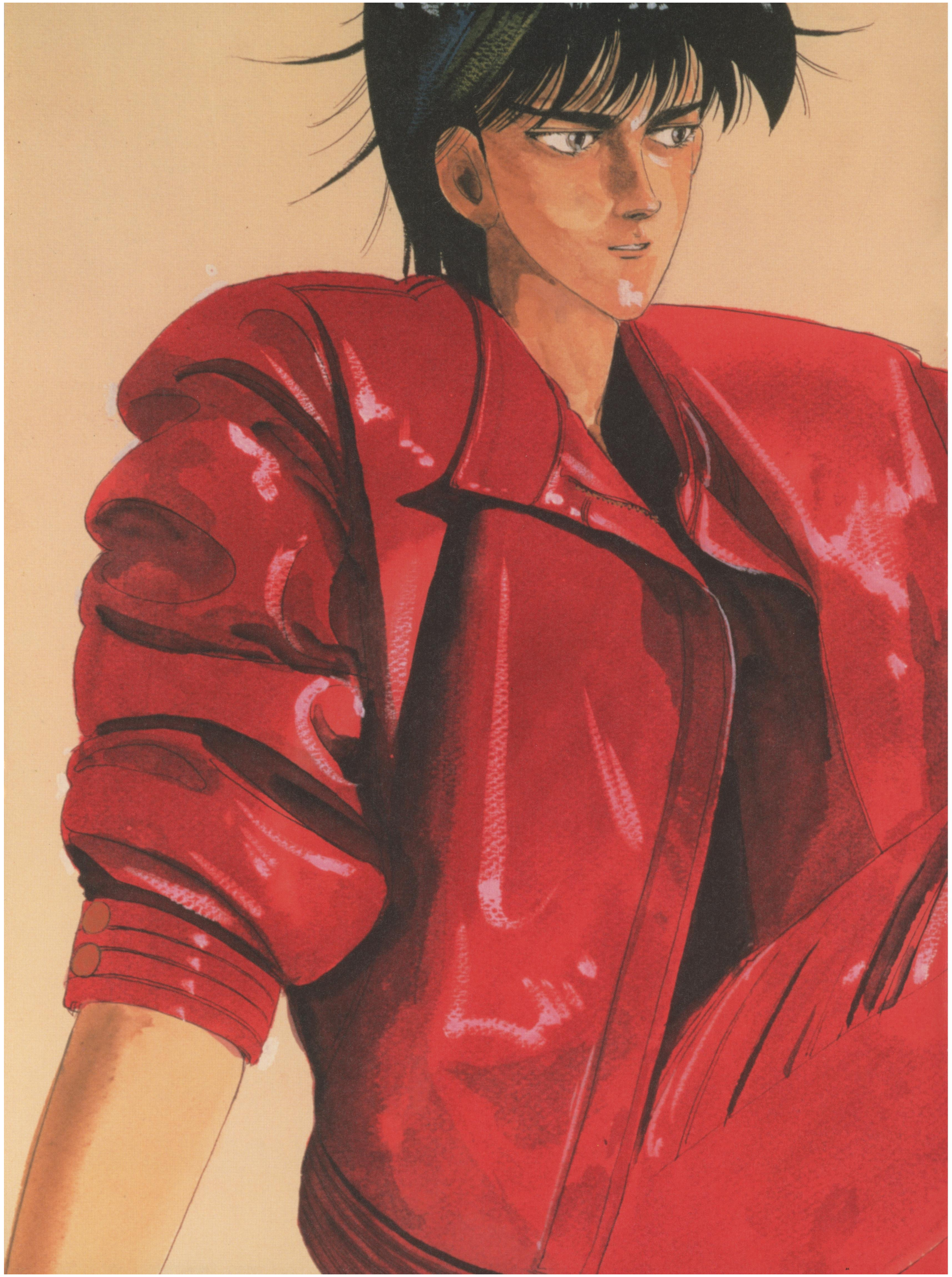
■単行本全 38 巻を一気読み
ストーリー＆名台詞集

■「衝撃」と「感動」を完全再現
連載第１話＆最終話



グンが、秀吉が…、還ってくる!!

Motor Magazine Mook



GUN BOY!

THE ETERNAL HERO

We are big fans. We like the way he rides the bike, the way he is off the bike too. Gun Koma is our desire, our hero and it is now a pleasure to recollect his riding. For the all riders,Baribari-Densetsu is our textbook and is the Bible.

初出　講談社「週刊少年マガジン」
連載時期　1983年 第12号～ 1991年 第30号
単行本　全38巻（講談社コミックス版）/
全20巻（KC スペシャル版）/
全38巻（Kindle 版）

バリバリ伝説 FAN BOOK

ブレーキングポイントでフロントサスが沈み、リアサスが伸びる。
クリッピングを過ぎてアクセルを開ければフロントが伸び、リアに荷重が掛かる。
コミックで、ここまでマシンの姿勢変化を描いたものは初めてだった。
タイヤが路面を噛む音、滑り始める音、風圧にびびるスクリーン…、
そのリアルなサウンドを見事に表現してくれたのも、初めてだった。
峠のワインディングで、グンのように走りたいと思った。
全日本から WGP へと疾走する姿は、ただ格好良かった。

しげの秀一先生の「バリバリ伝説」。
ライダーにとって、永遠の憧れであり、バイブル。

006 カラー原画で愉しむ！グンが、秀吉が蘇る！ 「バリ伝」ART BOOK

035 異端のヒーローがCB750Fで登場！ バリバリ伝説第1話

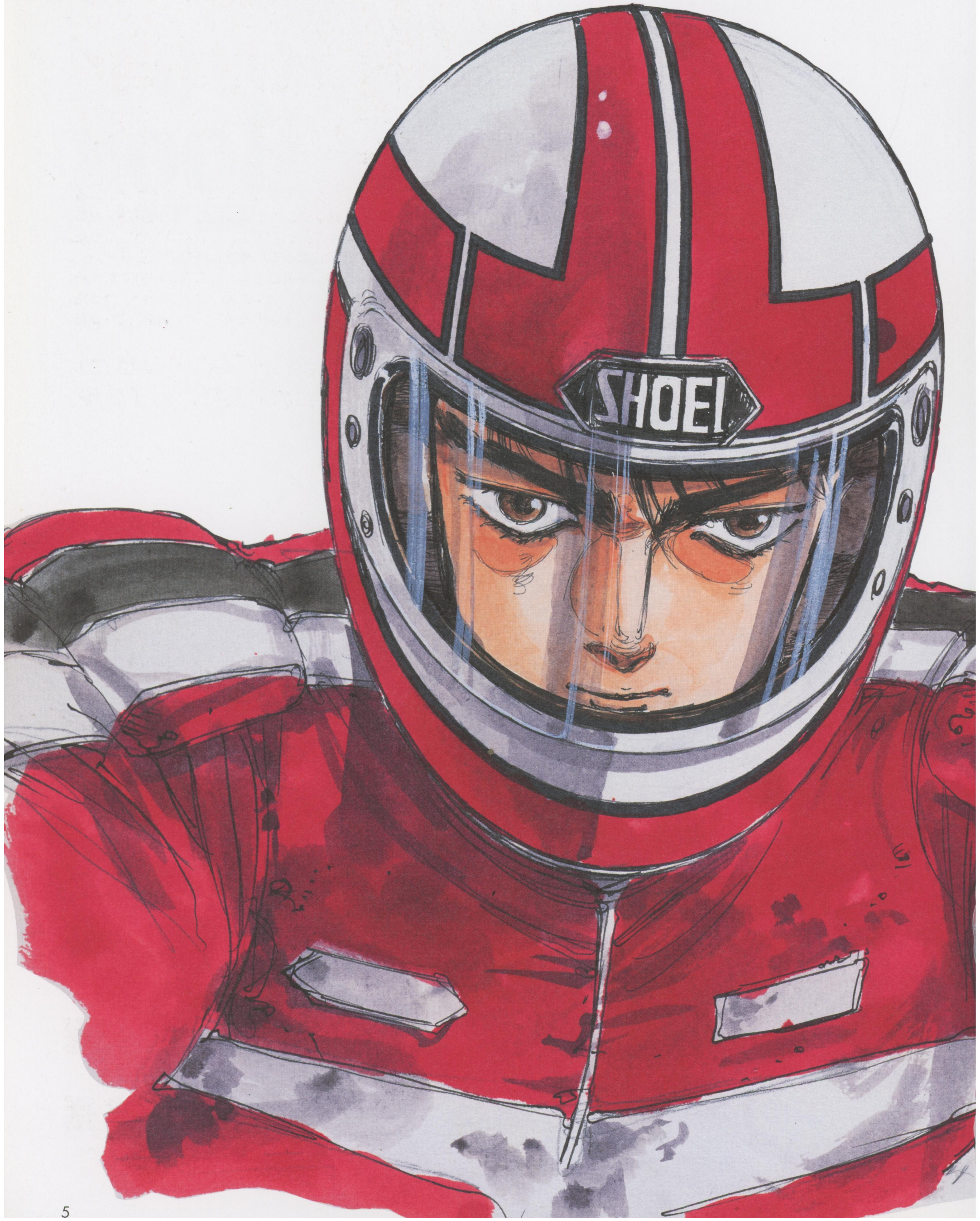
067 グンを支えた仲間と強烈なライバルたち キャラクター解説

072 単行本全38巻をイッキ読みで紹介 「バリ伝」STORY詳解

088 秀吉のカタナやCB-Fを実車で確認 登場マシンカタログ

103 「レースの描写は、完全にリアルです！」 中野真矢INTERVIEW

107 白熱の日本グランプリ勝者はグンかラルフか バリバリ伝説最終話



バリバリ伝説 Art Book

カラー原画で愉しむ 永遠のレジェンド

筑波3時間
「走りおさめ耐久レース」

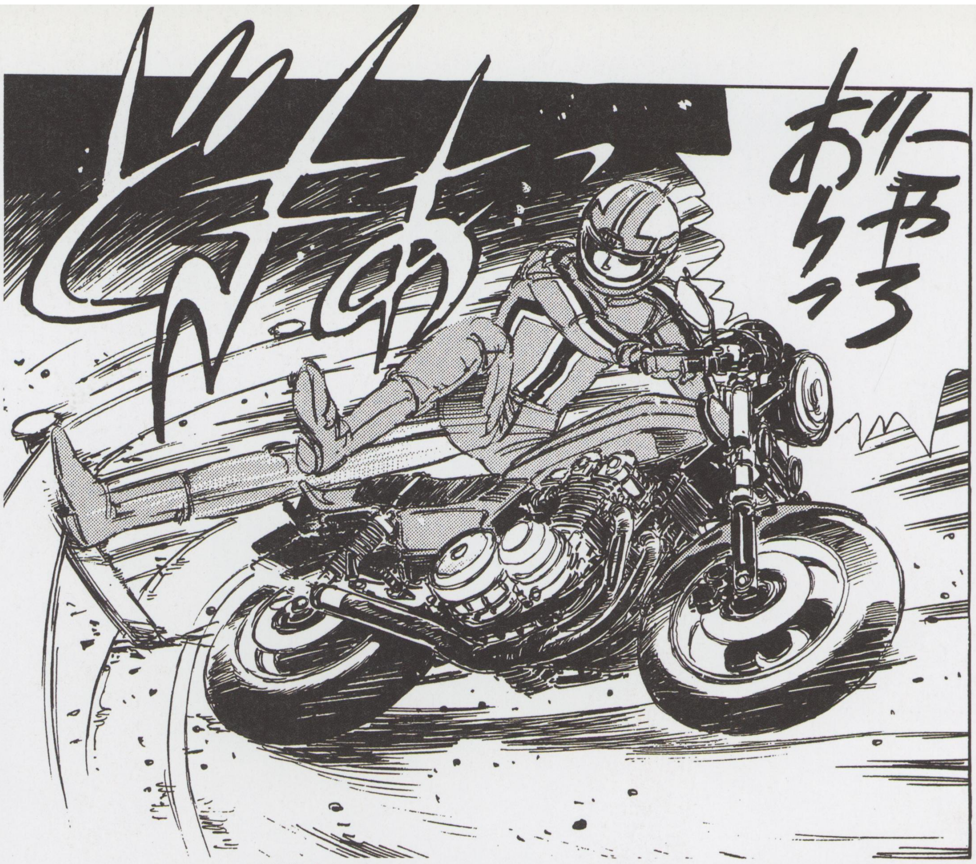
グンのデビューレースはMFJ（日本モーターサイクルスポーツ協会）主催ではなく、ハヤミ・レーシング・チームが主催する筑波サーキットを貸し切って行われた耐久レース。グンは親友の沖田比呂と組み、カワサキZ400GPのTT-F3仕様で、聖 秀吉／一ノ瀬美由紀組のCBX400Fと熾烈なバトルを展開した。

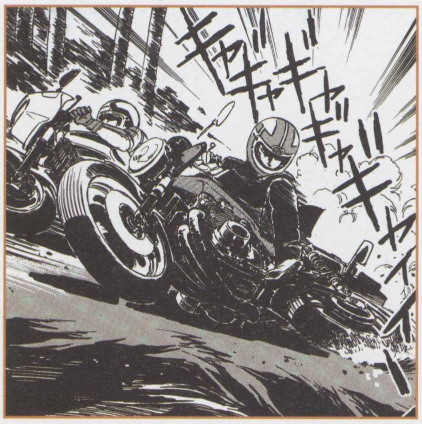
いけるっ!!
いけるぜっ!!
やっと
おれらしくなって
きやがったーっ!!
ハデにぶっとばすぜーっ
遅れてた分を一気に
とりもどしてやらあっ!!

ライダーの夢を全て叶えた
爆音と全開のヒーロー

走り riding technique

グンのライディングの特徴は、長い手足を活かした積極的な荷重コントロールにより、いかなるマシンでもその性能を最大限に引き出すこと。タイヤのスライド感覚にも優れ、挙動が出るや否や、瞬時に反応して危険を回避する能力を持つ。いずれもアマチュア時代からのもので、まさに世界トップクラスの希有な才能だ。



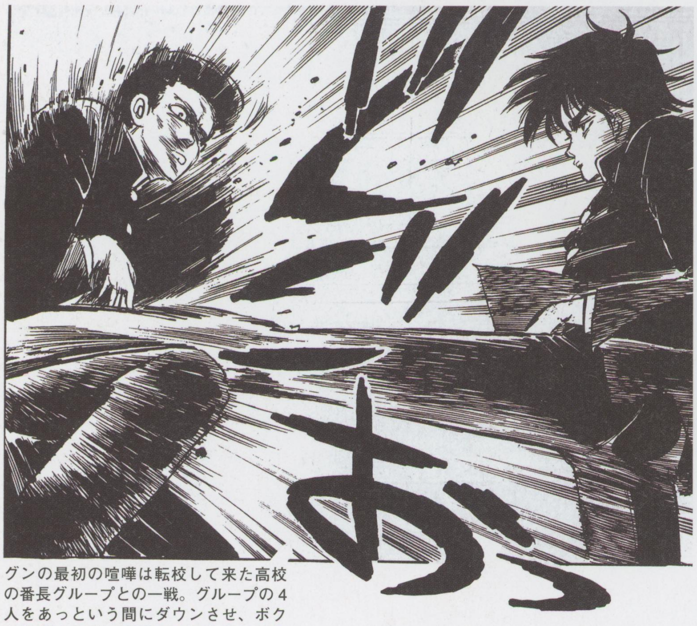


フルバンクでコーナーリング中、前方が通行不能だったときも逆ハンでテールスライドさせ、山側に逃げたグン。この反射神経の鋭さも大きな武器だ。

必殺技「ガードレールキックターン」。オーバースピードでコーナーを曲がりきれずにガードレールに突っ込みそうな場合、そのガードレールを利用することで車体の向きを変えるというスペシャルテク。連載第6話で、一ノ瀬美由紀のVT250Fとのタイトなワインディングバトルで初披露された。

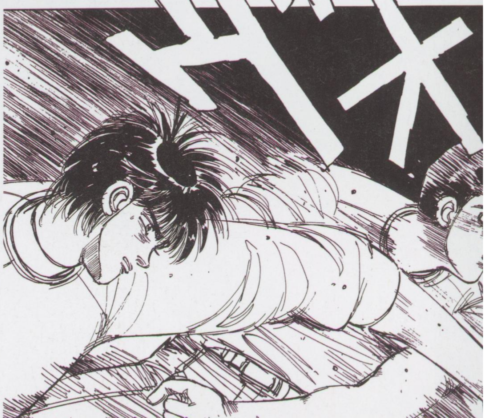
巨摩 郡

巨摩 郡（こま ぐん）。言わずと知れた、「バリバリ伝説」主人公だ。それまでのコミックの常識を覆す、「鋭い目つきで長身、クールな性格」のキャラクターとして登場。オートバイに跨がるや、その性格はホットかつスパルタンに変貌。ド迫力の走行シーンの描写も相まって、まさにコミック界のレジェンドとなった。



グンの最初の喧嘩は転校して来た高校の番長グループとの一戦。グループの4人をあっという間にダウンさせ、ボクシングをやり、周辺では知らない者のいない猛者である番長の西城とのタイマンになるが、右フック一発でKOした。

全日本ロードレース最終戦の前夜、ヒロイン伊藤歩惟が悪党グループにさらわれる。グンは鈴鹿から都内に駆けつけ、「今まで喧嘩で負けたことがない」拳法使いの時田と対戦。右中段蹴りをガードし、右ストレートで倒した直後の決め台詞。



歩惟をさらうよう指示したのはサーキットクイーンのヨーコ。そのヨーコに惚れているのがタカオだった。歩惟の誘拐には無関係のタカオだったが、「男の意地」でグンと戦う。お互い、パンチを一発ずつ入れた後、心憎い展開になる。

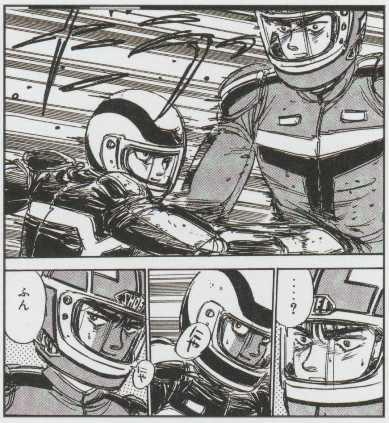
喧嘩 street figting

グンは喧嘩の腕も度胸も一級品。レースでは敗北もあったが、ストリートファイトでは、ただの一度も負けていない。格闘技経験の有無について、作中では言及されていないが、スカイライン・ジャパンのフロントドアを一撃で破壊するキック力や一撃で猛者たちを倒すパンチ力は半端なく凄い！

友情 the rival the best friend

グンにとって、最強のライバルであり、最後まで前を走っていたのは聖 秀吉。最初の峠でのバトルで敗北したグンは、秀吉の力量を認めながらも、「あんな気にいらねーヤローは百万人に一人いるかいねーかってとこだぜ」と嫌い抜く。しかし、数々のバトルを繰り返し、鈴鹿４耐で共に戦うことを通して、「世界一いい奴」となり、「オレのダチ」とはっきり口にするほど、二人の関係は変化してゆく。

レースを通じてグンと秀吉は、相手の凄さを知る。これを言葉ではなく、ライダー交替が変化してゆく描写で表わした。さすが、しげの先生！



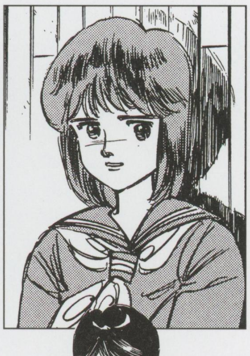
耐久レースの特徴のひとつがライダー交替。通常はマシンやコースのコンディションなどの情報を伝え合うのだが、２人は無言どころかパンチの応酬…。

鈴鹿４時間耐久レースで巨摩・聖組は絶妙のコンビネーションにより、見事に逆転優勝を果たす。表彰台で二人は涙を見せ、お互いを認め合う。グンは秀吉のことを「世界一いい奴じゃないか……」。

GUNBOY

第３部のWGP編では、英語表記の「GUN」に加えて、弾丸のように速いことから「ガンボーイ」と呼ばれたグン。クールな性格ながら、友情には厚く、最初のレースで弱気になる比呂を励ましたり、秀吉とはレースを通じて分かり合う。女性に対してもチャラい面は皆無。そこがグンの魅力のひとつでもあるのだ。

「バリバリ伝説」のヒロイン、伊藤歩惟。暴走族に憧れる高校１年生として連載第１回から登場。天真爛漫な性格で、グンの各チームともすぐに馴染み、グンにとってもチームにとっても、欠くことのできない存在となってゆく。



同級生の伊藤歩惟にグンへの手紙を託した白川美季子。グンからは「あんたと特定のつきあいをする気ねーんだ…　わりーけど…」とふられるが、「遠くで見てるだけで……いいんだモン」と健気な性格を見せた。

恋愛 the tender passion

長身でイケメン、大排気量バイクを軽々と乗りこなすグンは高校生の頃からモテた。一ノ瀬美由紀、下級生の白川美季子、レースクイーンのヨーコから思いを寄せられるが、グンがいつの間にか惹かれていたのは伊藤歩惟。全日本チャンピオンになった直後にプロポーズし、婚約者として世界グランプリを転戦。何よりもリラックスできる最良のパートナーとなる。

鈴鹿４時間耐久レースでグンと秀吉組が優勝した年の鈴鹿（作中では「ＺＵＺＵＫＡ」）サーキットクイーン、ヨーコ。表彰台でグンにキスをしようとした際、無意識にかわされて恥をかいたことでグンにつきまとう。

グンや比呂と同級生で、イチノセレーシングに所属する一ノ瀬美由紀。高校２年生の時点で、既にサーキット仕込みの高いライディングテクニックを持っていた。「今よりもっと速くなるためのなにか」を教えるためサーキットに誘い、グンがレーサーへの道を進むための重要な役割を果たすことになる。

巨摩 郡

■Koma Gun

■身長：187cm、体重：75kg、3月9日生まれ
■家族：父（アメリカ在住）、叔父（カメラマン）
■愛車：ホンダ CB750F、ホンダ NS400R、
マツダ RX-7（FC3S）※叔父からの貸与
■主な戦績・タイトル
鈴鹿4時間耐久ロードレース優勝、全日本ロードレース選手権 250cc クラスチャンピオン、ロードレース世界選手権 500cc クラスチャンピオン

巨摩 郡 CB750F

KOMA GUN & HONDA RC04(FB)

FZ型
1979年6月

セパレートハンドル、トリプルディスクブレーキ、アジャスタブルショックを装備し、デビューするや国内750クラスの販売記録を塗りかえる爆発的なヒットとなった。輸出モデルでは79馬力を発揮した。

FA型
1980年6月

マイナーチェンジでシールドビームからハロゲンヘッドライトとなり、ジュラルミン鍛造ステップの採用、スイングアームピボットを樹脂ブッシュからニードルローラーベアリング支持化、リアディスクブレーキのパッド変更などが行われた。

グンが選んだのは DOHC フォアの CB-F

流れるような美しいフォルムと俊敏な走りで、デビュー以来、人気ナンバーワンの座をキープしたCB750F。DOHC並列4気筒16バルブのエンジンはレーサー譲りのシャープなピックアップを誇り、そのパワーを支える足まわりも、より大排気量エンジンを想定したグレードの高いものだった。

FB型
1981年5月

圧縮比を高めることで、中低速域の扱いやすさを増すのと同時に70馬力にパワーアップ。デュアルピストンキャリパー、セミエアサスペンションなどで足まわりも充実させ、これまで以上にスポーティな走りを実現。

FC型
1982年6月

ワイドリム化され、フロントフォークの大径化、リザーバータンク付きリアサス、フロント18インチ化など足まわりが大幅に進化。大型のABS製ハーフカウルを装備したツーリングモデル、インテグラも追加された。

1970年代後半から徐々に増え始めたのが、峠のワインディングを何度も繰り返して走るライダーたち、いわゆる「ローリング族」だ。サーキットを走るよりはるかに手軽で、また、いつかはレースデビューを考えているライダーには練習の場でもあった。

そのワインディング・ライダーが爆発的に増えるきっかけとなったのが、80年8月のヤマハRZ250と翌年2月に登場したRZ350だ。大型自動二輪免許が取得困難であったという事情もあり、国内250スポーツモデルの中心は水冷2ストロークのハイパワーエンジンを搭載したモデルが主流になっていった。

そんな波に抗って登場したのがホンダのVT250Fだ。「バリバリ伝説」ファンにとっては、一ノ瀬美由紀の愛車としておなじみだろうが、世界初の水冷DOHC90度Vツインは水冷2ストに劣らないパワーを発揮。峠でもVツインならではの軽快な身のこなしで人気となり、各メーカーのニューモデル開発は4ストローク車も包含しつつ、何よりもスポーツ性が最重要視され、「レーサーレプリカブーム」が到来する。

83年3月デビューのスズキRG250Γ（ガンマ）は、さらに過激だった。前年、フランコ・ウンチーニがWGP500ccクラスでチャンピオンを獲得したワークスマシン、RG500Γの車名を冠するのに相応しく、市販車初のアルミフレームにレーシーなカウルを採用。パワーウエイトレシオは2・91kg／PSをマーク。奇しくも、このRG250Γのデビューは「バリバリ伝説」連載開始とほぼ時を同じくしており、作中にもグンのCB750FがワインディングでガンマやRZ勢とバトルを展開するシーンも描かれている。

400ccモデルをも巻き込んだレーサーレプリカブームは必然的に空前のロードレースブームを生む。グンや秀吉が鈴鹿4耐に参戦したときのクラスであったノービスクラスのTT・F3やSS400のレースには、エントリーが数百台にも及ぶほどになっていた。

峠のワインディングはバイクであふれるようになった。グンと秀吉のような、国際B級ライセンスに手が届くライダーが走る場所ではなくなってきた。2人が峠に別れを告げた年に、市販レーサーTZに限りなく近いヤマハTZR250が登場。ホンダも市販レーサーRS250Rと同時開発のNSR250Rを投入。スペックを高度に追求したニューモデル競走は、90年代まで続いていく。

1980年8月 YAMAHA RZ250

1982年6月 HONDA VT250F

「あの時代の峠」を彩った市販車たち

1980's SPORTS BIKES

グンと秀吉が峠を攻めていた頃には、ワインディングの主流は軽量かつハイパワーなクォータースポーツ。それゆえ、重くて大きなナナハンを自在に操る2人が際立って格好良かった。

1983年3月 SUZUKI RG250Γ

1985年11月 YAMAHA TZR250

月刊オートバイ 1980年11月号から始まったライディングフォーム自慢の「俺達のサーキット」。80年代半ばには毎月段ボール数箱になる写真が送られ、ワインディングブームは最盛期に達した。

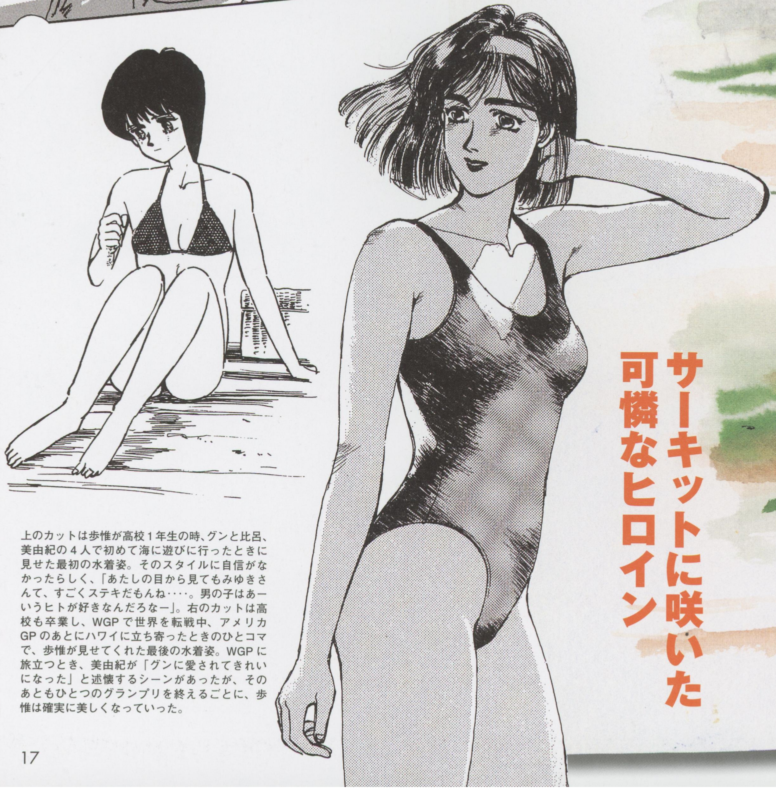
1984年3月
SUZUKI GSX-R

伊藤歩惟

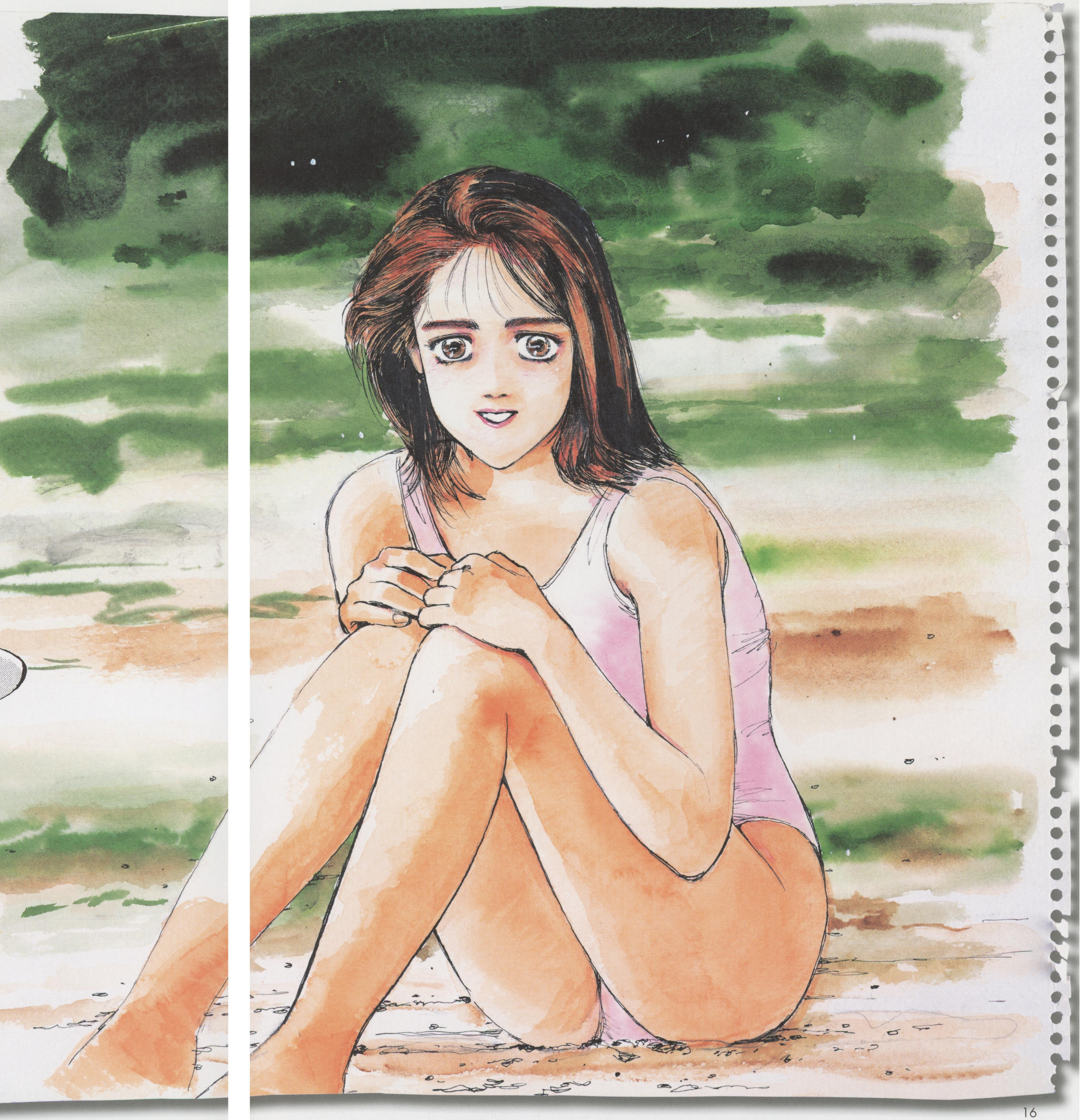
「バリバリ伝説」の第1話から最終話まで、常にグンのそばにいて、グンを支え続けて来た純真かつイノセントなヒロイン。
時には殺伐な雰囲気になる命懸けのバトルシーンで、
その存在と笑顔は清涼な風をサーキットに吹き込んでくれた。
グンにとってはもちろん、読者にとっても、永遠のヒロインだ。

サーキットに咲いた可憐なヒロイン

「CB 買ってからまだ一度も女なんか乗せたことなかったのに‥‥」とグンが後悔した筑波サーキットまでのタンデム。2人が知り合って間近の、まだ付き合う前のエピソードで、グンがタンデムしないのは、カッ飛ばして転倒した場合、他人まで巻き込みたくないからが、その理由。



上のカットは歩惟が高校１年生の時、グンと比呂、美由紀の４人で初めて海に遊びに行ったときに見せた最初の水着姿。そのスタイルに自信がなかったらしく、「あたしの目から見てもみゆきさんて、すごくステキだもんね‥‥。男の子はあーいうヒトが好きなんだろなー」。右のカットは高校も卒業し、WGP で世界を転戦中、アメリカGP のあとにハワイに立ち寄ったときのひとコマで、歩惟が見せてくれた最後の水着姿。WGP に旅立つとき、美由紀が「グンに愛されてきれいになった」と述懐するシーンがあったが、そのあともひとつのグランプリを終えるごとに、歩惟は確実に美しくなっていった。



伊藤歩惟

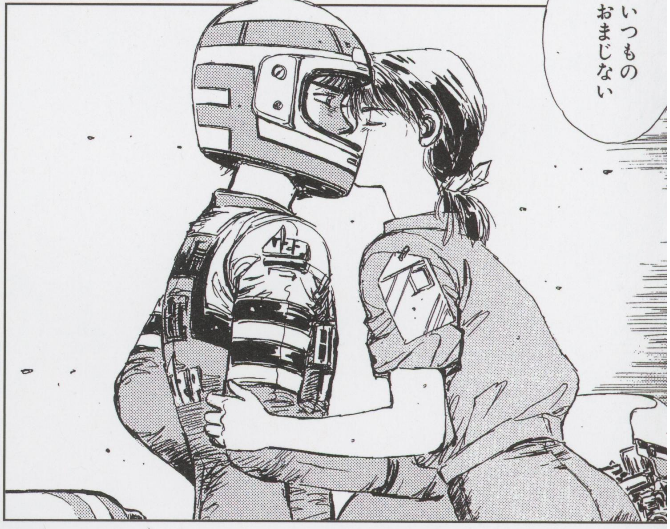
■ Ai Itoh

■身長：156cm（高校１年生時、高校３年生のときは158cm）、体重：45kg（高校１年生時、高校３年生のときは秘密）、２月13日生まれ
■家族：父、母、弟
■免許：原付免許

純愛 Lady Luck

鈴鹿４耐のためのチーム結成の直前、グンは「いつもながら‥‥歩惟にだけは勝てねーよっていうか‥‥」。と意識をし始め、全日本参戦２戦目のあと、「おれ好きだぜおまえのこと」と告白。その年の夏に２人きりで初めて泊まることになり、グンは「チャンピオンになること」以上に大事なことを知る。グンにとって歩惟は幸運の女神となっていく。

上のコマは全日本ロードレース GP250 第３戦に勝利した直後。歩惟の弟の歩樹の目をそらした隙に頬にキス。左は全日本最終戦において、イチノセ・レーシングのトランポでわずか 15 分の仮眠を取ったあとのワンシーン。初めての勝利のおまじないで、これ以降、勝利のキスとなった。



グンがヒールとなってしまったＷＧＰアメリカＧＰ。グリッドに並ぶ前、「いつものキス、おまじない」を忘れてしまうが、一部の観衆の暴挙（下のカット参照）からグンを守ったあとのヘルメットごしのキス。「あのおとなしい歩惟ちゃんが…」とＨＲＣのクルーも驚くが、このキスが大きな幸運を呼ぶ。

AI ITOH

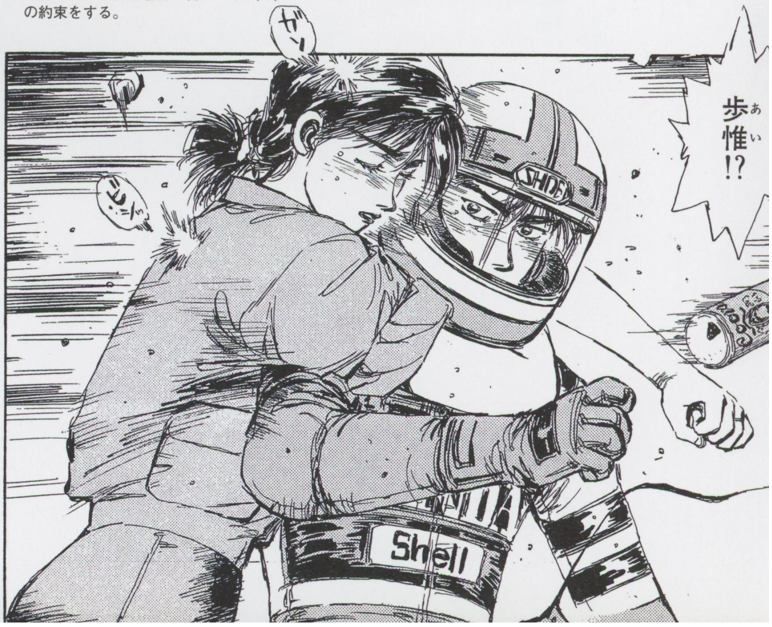
なぜか気になる女の子から、欠かせない存在と変わっていくのもストーリーの柱だ。その献身的とも言える一途な愛情と、周囲を包み込む癒しと和みのパワー。グンにとっても、全日本や WGP のレーシングチームにとっても、歩惟は「幸運の女神」となっていったのだ。

高校の不良グループがグンの CB750F を傷付けようとした時、「スッポンみてーにはりつき」、守ったのは歩惟。お礼にグンは、日曜日の初デート（？）の約束をする。

献身 dedication

決して他人のことを悪く言うことも疑うこともなく、争いごとを好まない歩惟の性格もグンが惚れたひとつの理由だろう。初めてお酒を飲んだときに「あたしは‥グンが死んだら‥‥あたしも死んじゃう」と胸の内を吐露したとおり、グンに対しては深い愛情から来る献身的かつ感動的な行動を示した。

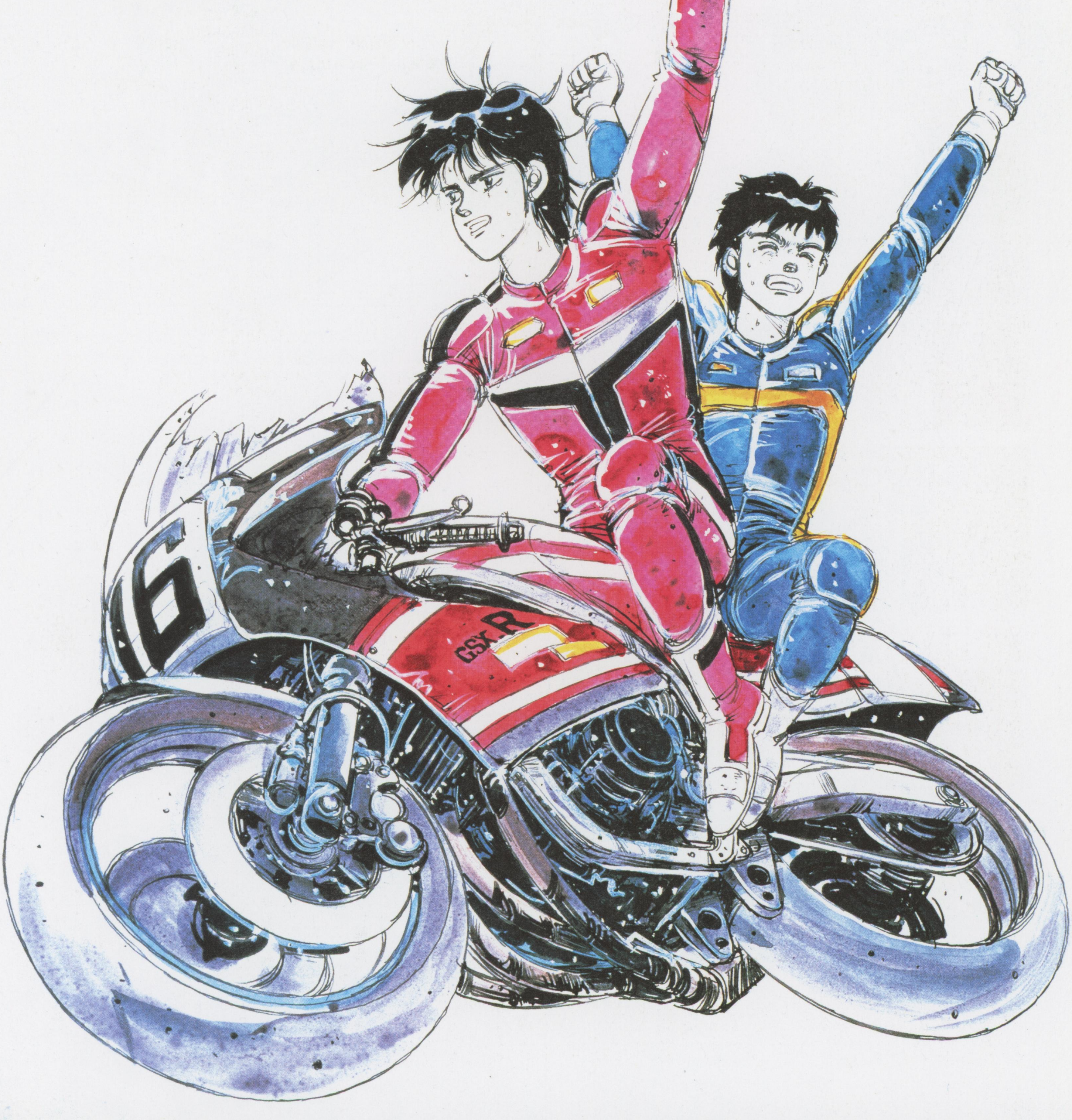
チェコスロバキア GP を出場停止となったグンと歩惟は帰国したその足で歩惟の実家に行く。グンはすぐに自分のマンションに向かうつもりだったが、歩惟の家族に引き止められ泊まることに。「こういう家に育つと歩惟みたいな性格ができあがるのか」と、伊藤家の家族が持つ温かな世界に感心する。

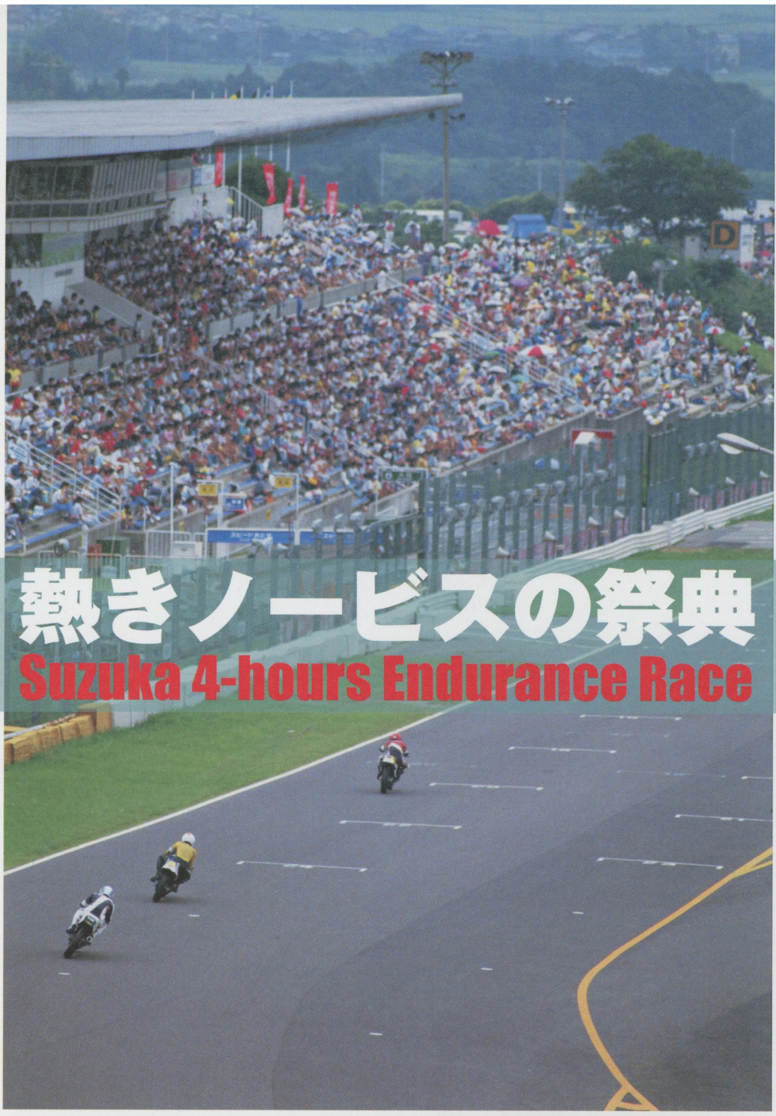


危険走行で出場停止になったことにより、アメリカ GP でグンは一部の観客から空き缶や石を投げつけられる。それを「とっさに足がうごいちゃたの」と身を挺して庇ったのは歩惟であった。まさに慈母の如く献身的な愛である。

巨摩 郡／聖 秀吉 組
鈴鹿4耐優勝

1980年代、日本国内はバイクブームに沸き、ロードレースブームが訪れていた。当時のアマチュアライダーにとって、鈴鹿4時間耐久ロードレースは最高峰のレースであり、プロのレーサーになるための登竜門であった。グンと秀吉のコンビは転倒というアクシデントを跳ね返して、その鈴鹿4耐を制覇。新時代のヒーローが誕生した瞬間だった。

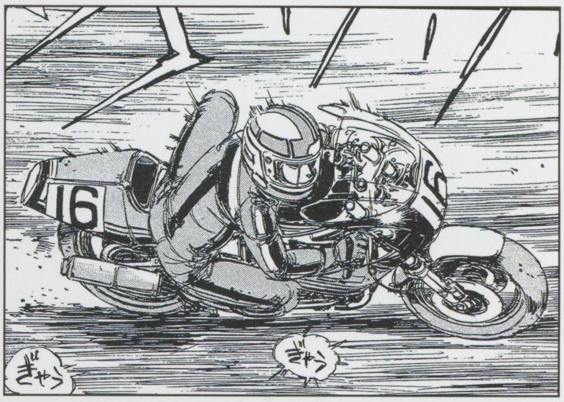




熱きノービスの祭典
Suzuka 4-hours Endurance Race

グン/秀吉組が鈴鹿4時間耐久レースに挑戦した1984年。エントリーは400台を超え、グリッドに並んだのは61台のTT-F3＆SS400のマシンと122人のライダー。グンが、秀吉が戦ったレースを、実写真で振り返ろう。

GSX-RやFZ400R、CBR400Fなど並みいるニューモデル勢を抑え、1984年の鈴鹿4耐を制したのはレーシングチーム・ハニービーのVF400F（斉藤謙一/山崎正俊）。東京都北区のオートショップスガハラが母体となっているチームで、4耐では数々の優勝を誇り、8耐や全日本でもおなじみのチームだ。



GSX-RイチノセRS（レーシング・スペシャル）で参戦したグン/秀吉組だったが、84年の4耐には33台ものGSX-Rが予選にエントリー。その中で決勝最上位となる2位に入ったのは、浜松チームタイタン（松見正文/阿部直人）のGSX-R。スズキ社内チームで作り上げられたマシンで、作品中では4時間ギリギリまで熾烈なトップ争いを演じる松井/伊部組のモデルとなっている。

2位に入った③のGSX-Rは14周目に転倒。しかし、後半は1周で3秒ずつトップに詰め寄った。

当時の4耐はTT-F3（白ゼッケン）とSS400（黄ゼッケン）の混走で行われていた。

8耐と同じく、4耐の決勝はコース反対側のマシンに向かって走るル・マン式スタートで始まる。

鈴鹿のレースクイーンと大観衆に祝福される表彰式。もちろん、シャンパンファイトも行われる。

おそらく日本で最も有名なオートバイレースである「鈴鹿8耐」。その決勝前日には、国内ライセンス所有者のみが参戦できる「鈴鹿4時間耐久ロードレース」が開催される。

グンが走った80年代中盤の4耐は、サーキットで3時間の練習走行を行えば取得できるノービスライセンスを持つアマチュアライダーの祭典であった。空前のレースブームで決勝に進むのは難しく、84年は403台ものエントリーがあり、この年の予選タイムはトップが2分35秒18、最後尾が2分42秒06。わずか7秒に満たない範囲に61台のマシンがひしめき合っていた。ちなみに当時のエントリーフィーは1台1万円。予選のみの20分間の走行で終わるか、フルに4時間走れるかで大きく明暗を分けることになる。

出場できるマシンは、改造がマフラーとタイヤ、キャブレターのジェット＆ニードル交換くらいしか認められないSS400と、より改造範囲の広いTT-F3。いずれも一般市販車をベースとしたマシンで、ギア比を自由に変えられるTT-F3が84年の予選では平均4秒程度速いタイムを記録していた。

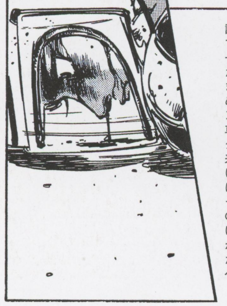
作品中では、72周目にグンが2分32秒74というノービスF3のレコードタイムをマーク。終盤で松井/伊部組とGSX-R同士で争い、グンがわずかな差で勝利。

翌年85年の4耐へのエントリー台数は567台とヒートアップ。この過熱する状況に、「バリバリ伝説」が影響していたのは間違いない。

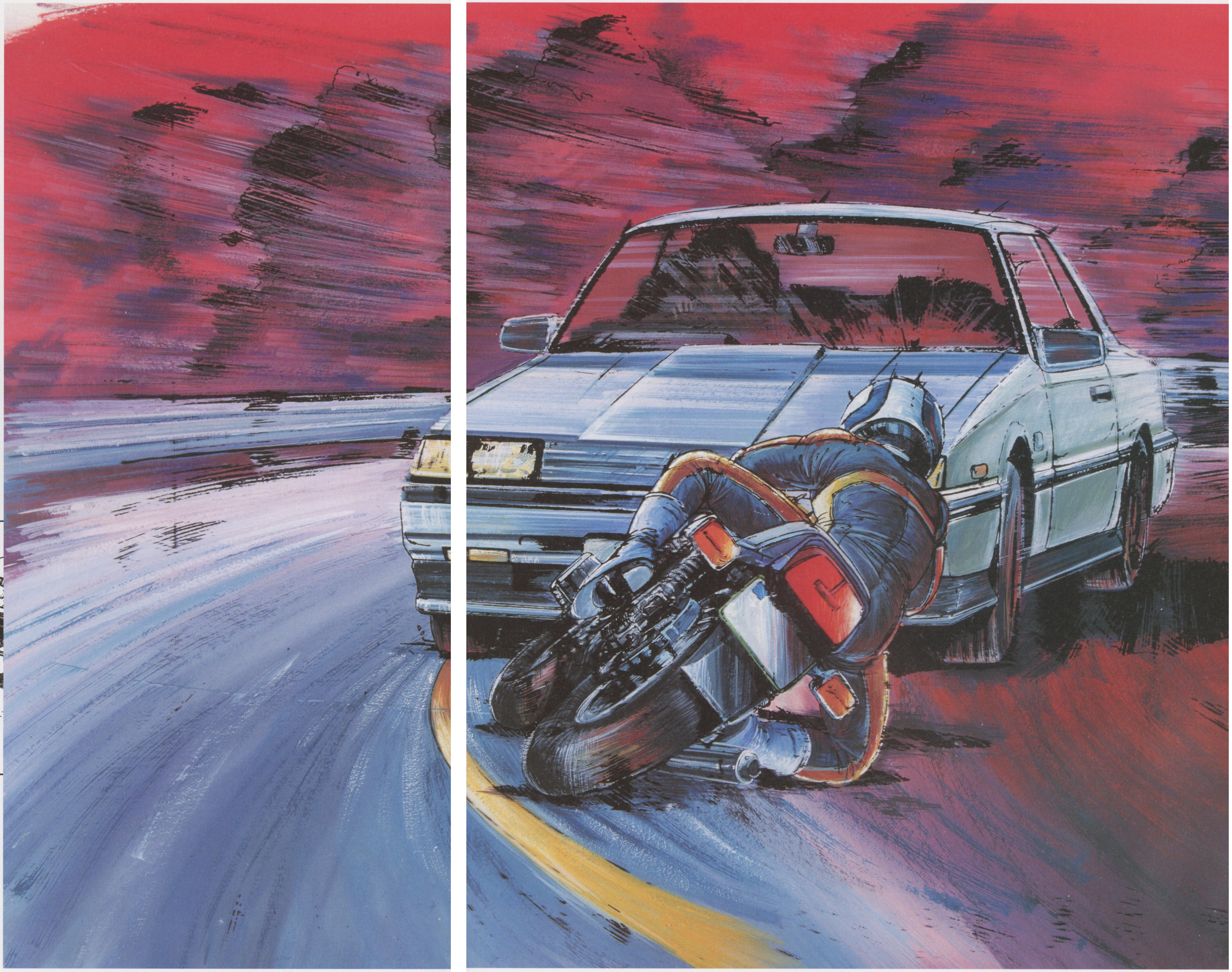
2013年の8耐では「80年代バイクブームの熱気～『バリバリ伝説』のマシン～」展が開催され、主催者側からの作品へのリスペクトと感謝が示されている。

さらば、秀吉

鈴鹿４耐に勝ち、プロレーサーへの道を自ら切り開いた秀吉。ステップアップして、ヨシムラのマシンで、世界で戦うことを、誰もが予感していた秀吉。ただ一人の肉親である妹を守るため、腕を磨いたワインディングが、彼の命を奪うことになってしまった。



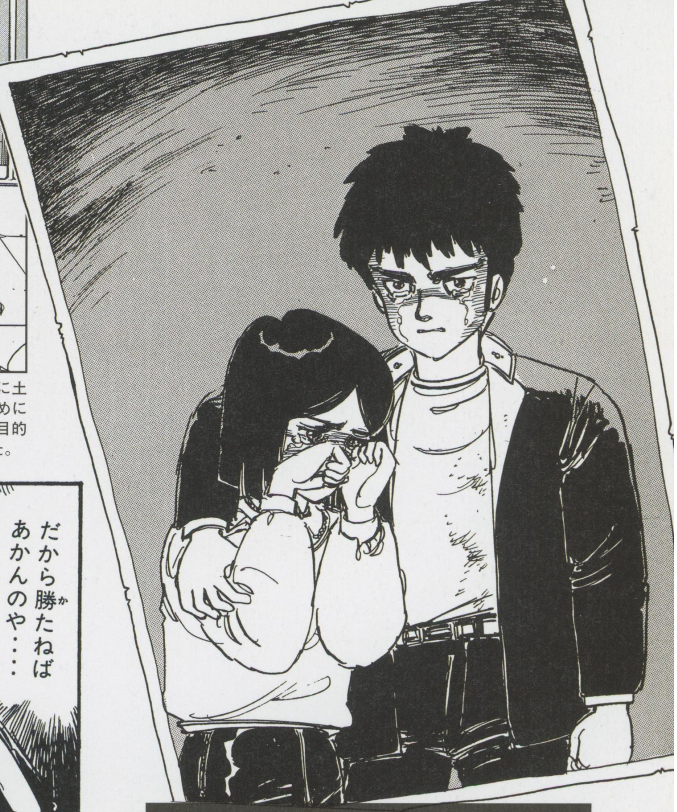
詳しいストーリー展開については、後のページの「単行本一気読み」企画をご覧いただきたいが、秀吉が事故に巻き込まれたのは、峠を卒業するためにグンと最後のワインディングに行った日のこと。対向車線で転倒したバイクとライダーが秀吉側の車線に滑って来たのを避けるため、イン側に切り込んだ。秀吉にとっては、「楽勝」の回避行動だった。そこへ、前のバイクが転んだのため、避けようとアウト側にふくらんだ対向車線の４輪が迫って来た。グンは 2㎞降りたパーキングの電話まで、ノーヘルで飛ばしたが…。



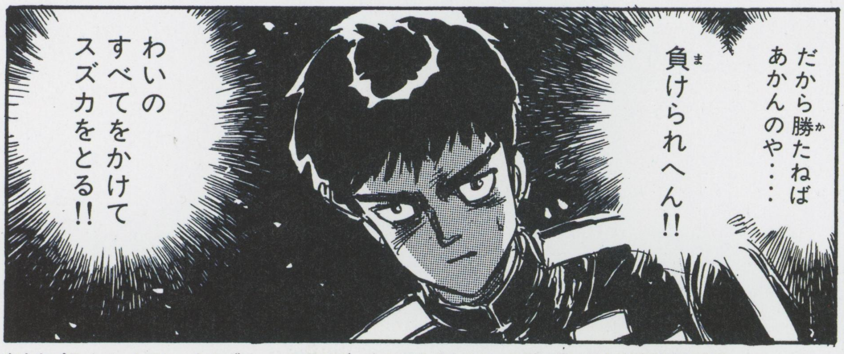
過去 hideyoshi's background

秀吉と妹の知世が中学生のとき、両親が交通事故で亡くなる。「他人に自慢できることとゆったら たった一つ バイクだけや」と秀吉はプロレーサーになることを目指し、六甲の麓に住んでいた頃からワインディングで腕を磨く。それもすべて、知世に少しでも楽をさせたやりたい、という気持ちからであった。「F1で耐久レースに出る」ことが最終目標で、両親と住んでいた町に知世と2人で帰りたい。その夢のため、秀吉はひたすら一途に速くなるために何をすべきか考え、実践していった。

4耐に出場するため、秀吉は忌み嫌っていたグンに土下座してチーム入りを懇願する。「レースに出るためにはどんなことでもする」秀吉のシビアな姿勢は、目的に向かって一直線に邁進する格好良さを放っていた。



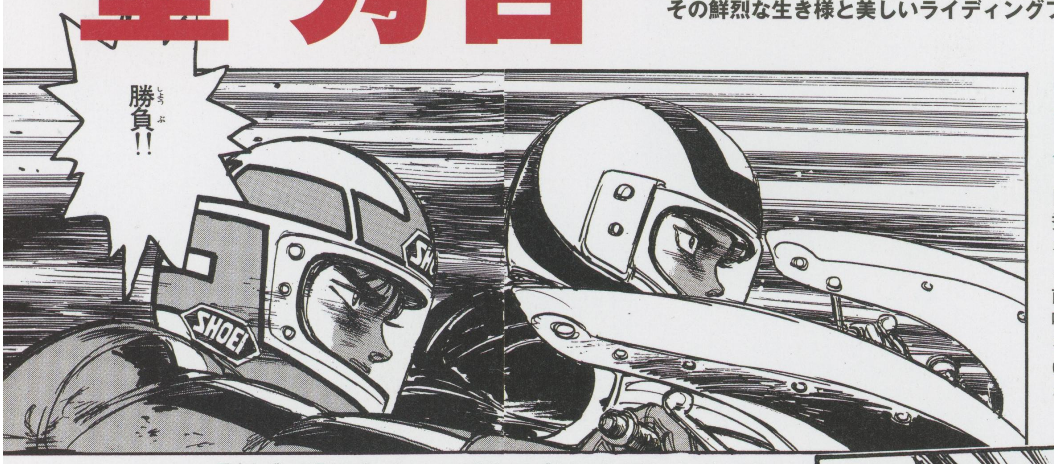
秀吉にとって唯一の肉親となった知世。4耐優勝を電話で最初に伝えたのも知世であった。両親の事故の相手側が好意で生活費と学費を出してくれていたが、秀吉は「これ以上他人の世話になるのはいやや」と独り立ちを急ぐ。



有力なプライベートのレーシングチームにライダーとして入るために、4耐に勝つことを絶対的な達成目標とした秀吉。決勝ではグンの瞬発力を活かすため、徹底してマシンに負担をかけずに早く走らせることに専念。その走りの凄さに気付いたのはポップ吉村氏。秀吉の考え通りの結果をもたらした。

聖 秀吉

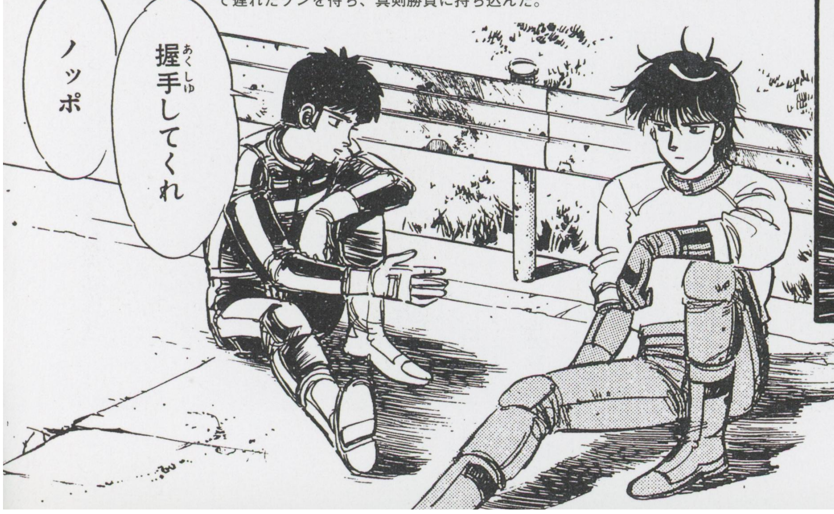
口は悪くて、喧嘩っ早く、その言動は反骨心にあふれ、強情っ張り。しかし、誰よりも家族思いで、妹のため、ひたすら速くなろうと突き進む。「バリバリ伝説」第1部で、その18年の生涯を終え、姿を消してしまったが、その鮮烈な生き様と美しいライディングフォームは今でも色褪せない。



対立 conflict & change

「金もちと名のつくような人種は大キライ」な秀吉は転倒したCB750Fの修理費にこだわらないグンをボンボンと決めつけ、ことあるごとに対立する。最も険悪だったのは4耐予選前日。パンチと頭突きを応酬する初めての喧嘩となった。もっと速くなるという同じ目的を持った者同士として理解しあった後、悲しい事故で世を去るが、WGPでグンがレースを放棄しそうになったとき、秀吉が現れる…。

秀吉とグンが最初に争ったレースは筑波での「走りおさめ耐久レース」。日頃は対立しながらも、「おんどれ以外は‥‥おもろないでっ!!」と比呂の転倒で遅れたグンを待ち、真剣勝負に持ち込んだ。



4耐勝利のために、共に戦うことが秀吉とグンに言葉を越えた理解を生んだ。秀吉は世界耐久選手権、グンはWGPが目指すところとなり、峠を卒業するためのワインディング・バトルでは、最初で最後の握手を交わし、秀吉は「恩にきるで‥‥」。実はこのとき、秀吉はグンがB級になるための筑波の最終戦エントリーをチームに頼んでいた。

世界選手権シリーズとして行われる鈴鹿８時間耐久オートバイレース。世界のトップライダーも参戦するレースだけに、バトルも熾烈を極める。

85年、チームヨシムラモチュールはゼッケン15と37の２台のスズキ GSX-R750 をエントリー。喜多祥介 / 辻本 聡組の37番が６番手、ケビン・シュワンツ / グレーム・クロスビー組の15番が11番手からスタート。決勝ではシュワンツ / クロスビー組が３位、喜多 / 辻本組が６位という結果を残した。

フィクションである作品の中での、さらに「もしも…」の話ではあるが、悲しい事故さえなかったら、いずれは秀吉がチームヨシムラのマシンで８耐を走ったことだろう。

ヨシムラの創業者、吉村秀雄氏。78年、８耐の第１回大会では、「無敵艦隊」と呼ばれたホンダワークスＲＣＢを破り「最強のプライベーター」の名を不動のものとする。作中では４耐の秀吉の走りを見て、その素質に高い評価を与えた。

４耐の優勝を経て、ポップ吉村の口利きにより、有力なチームから誘いを受ける。チーム入りの条件は年内にＢ級に昇格することで、秀吉は熱き野望を滾らせる。

秀吉の夢 鈴鹿８耐

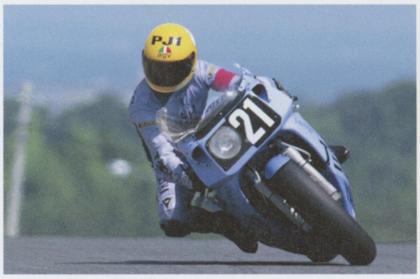
グン／秀吉組が鈴鹿４耐を制したのは１９８４年。「年内にＢ級昇格」を条件に、有力チームへ加入できることになった秀吉にとって、翌年以降の鈴鹿8耐参戦が目標となった。

その85年の8耐は、ＷＧＰで3度のチャンプに輝いたケニー・ロバーツと現役の全日本覇者である平 忠彦がヤマハワークスで参戦することもあって、空前の盛り上がりを見せた。予選ポールは予想どおりロバーツ・平組のヤマハＦＺＲ７５０。しかし、スタートをミスって最後尾に。そこから驚異の追い上げで、67周目からはトップを独走。だが、あと30分走り切れば優勝というところで、エンジントラブルによりリタイアを喫する。グランドスタンド前で止まったＦＺＲ７５０を抜き去り、優勝したのはホンダワークスのＲＶＦ７５０。操るワイン・ガードナーは、この勝利もあって、翌年ＷＧＰでホンダワークス入りを果たし、グンと激しいバトルを展開することになる。

もし、秀吉が生きていれば、ヨシムラチームでの8耐参戦が濃厚であっただろう。グンがＷＧＰで戦うガードナーやサロン、ローソンやレイニーと、秀吉が8耐でいかに戦ったか、どんな走りを見せたのか。「バリ伝」ファンなら、そんな夢を見ずにいられない。

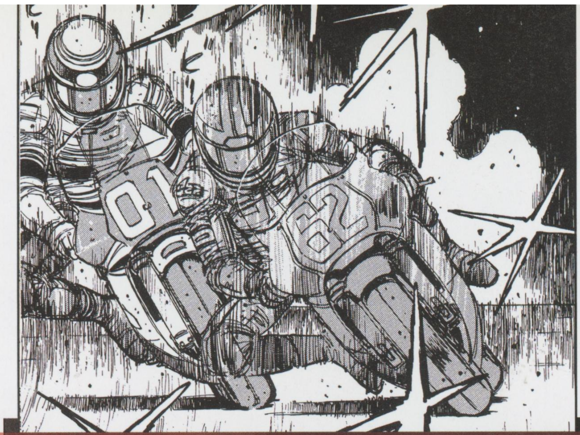
85年の鈴鹿８耐を制したのは写真のワイン・ガードナーと徳野政樹組のチーム HRC・ホンダ RVF750。ガードナーとグンは、WGP を舞台に戦うことになる。

ホンダ RVF750 が周回数195周でワンツーフィニッシュを決めた第８回大会。15万6000人を越える大観衆の中、歓喜のシャンパンファイトを見せた。



この年の８耐にはケニー・ロバーツも参戦。平 忠彦と組んで予選１位からスタートするも、大きく出遅れて最後尾となる。そこから怒濤の追い上げを見せ、トップに立つが…。

「裏六甲のウンチーニ」と自ら名乗っていた秀吉。もちろん、スズキ RG500 で82年に世界チャンピオンとなったフランコ・ウンチーニのこと。85年シーズンを最後に引退。



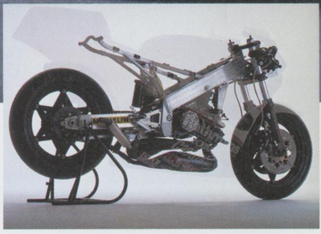
WGP250チャンプで500でもランキング3位につけるカルロス・サンダーがNSR250を駆り全日本最終戦に参戦。グンはB級の緑ゼッケン、市販レーサーで堂々と渡り合い、その世界レベルの実力を見せつけた。

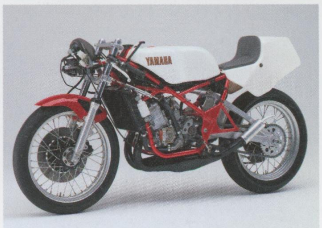
1985年の全日本GP250を制したのは小林 大選手。マシンはホンダRS250RWで、RS250Rをベースとしたワークスマシンであり、WGPにも投入されていた。翌86年、ホンダはNSR250を全日本にも投入するが、ヤマハのワークスマシンであるYZR250がチャンピオンとなる。

世界への道「全日本」
All Japan Road Race Championship

1980年代の全日本ロードレースは125/250/500ccの3つのクラスが存在。いずれも2ストロークマシンでレースが行われ、グンは市販レーサーベースのRS250Rで250ccクラスに参戦。鬼神のごとき走りを見せ、ルーキーイヤーでチャンピオンシップを獲得してしまったのだ！

84年に登場したRS250Rはヤマハから全日本GP250のチャンピオンを奪還。その11月にはツインチューブフレームであるULF採用のモデルが発表された。





上段写真はULF（ウルトラライトフレーム）採用のRS250RW（85年モデル）。下段は市販レーサーのTZ250で、交換前提のスポークホイール装着。

1984年にホンダが送り出した250cc市販レーサーであるRS250シリーズ。90度Vツインエンジンはピストンリードバルブを採用。写真は86年のRS250RⅡで、日本軽金属と共同開発したマグネシウムホイールを採用する。

グンが全日本ロードレース選手権GPフォーミュラ250ccクラスに参戦したのは、有力選手のゼッケンから1985年。レギュレーションでは、製造メーカーや型式、2気筒までならエンジン形式には制限がなく、ミッションは6段まで、最大限燃料タンク容量は32ℓ、車両の最低重量は90kgと定められ、当然、最もパワー面で有利となる2ストローク250ccマシンによって争われた。

83年まで、全日本の250クラスは並列ツインのヤマハTZ250のワンメイクレースの様相を呈していたが、84年にホンダがVツインの市販レーサーRS250Rを発表。この年、RSを駆る小林大選手がチャンピオンを獲得。以来、ホンダ対ヤマハの対決色が強くなり、エントリー数自体も増大。85年になると、「ウルフ」と呼ばれるアルミフレームにATAC（低回転時にサブチャンバーへ排気脈動を導き、トルクアップを図るシステム）を装備するホンダRSがリードするが、ヤマハもアルミフレームのTZを投入。

全日本ロードレース屈指の激戦カテゴリーとなるが、85年は小林選手が連続でチャンプとなり、翌86年はヤマハがWGP、全日本の両方にワークスマシンであるYZR250を投入。作中では星野アキラが手にしたこのマシンで片山信二選手が王座の奪還に成功した。

ロードレース世界選手権が4ストロークマシンのみとなったことを受け、全日本ロードレースGP250クラスは2009年をもって終了。28年の歴史の中で、22名のチャンピオンが誕生し、グンと同じく、ここをステップボードとして。WGPやモトGPに羽ばたいて行ったライダーを数多く輩出している。

KOMA
62

グンが挑んだ世界グランプリ

Road Racing World Championship Grand Prix

1987年WGP第12戦サンマリノGPのスタートシーン。エディ・ローソン（ゼッケン①）がこのシーズン2回目となるポールポジションを獲得し、シリーズランキングでは32ポイントの差をつけられているワイン・ガードナー（ゼッケン②）を逆転する望みを繋いだ。

1988年の開幕戦も前年に引き続いて日本GP。ポールポジションはヤマハの平 忠彦が奪取した。先頭を走る⑰はWGP 500ccデビューレースとなったウェイン・レイニー。

1987年WGP第13戦ポルトガルGPは①ローソン、③マモラの1-2フィニッシュ。②ガードナーは4位に入り、続くブラジルGPで勝ったことで、この年のチャンピオンを確定した。

1987年のサンマリノGPを制したのはローソンの予選タイムを上回るファステットラップを叩き出したゼッケン③のマモラ。ガードナー（ゼッケン②）に21ポイント差まで迫った。

89年はローソン/ガードナーという二枚看板で望んだホンダ。ガードナーはアメリカGPで転倒骨折して5戦を欠場。チャンピオンとなったローソンは翌90年にヤマハに復帰した。

チャンピオンの証であるゼッケン①で88年シーズンに臨んだガードナー。前半はマシントラブルに悩まされ、シーズン中盤から猛烈な追い上げを見せたがランキング2位となった。

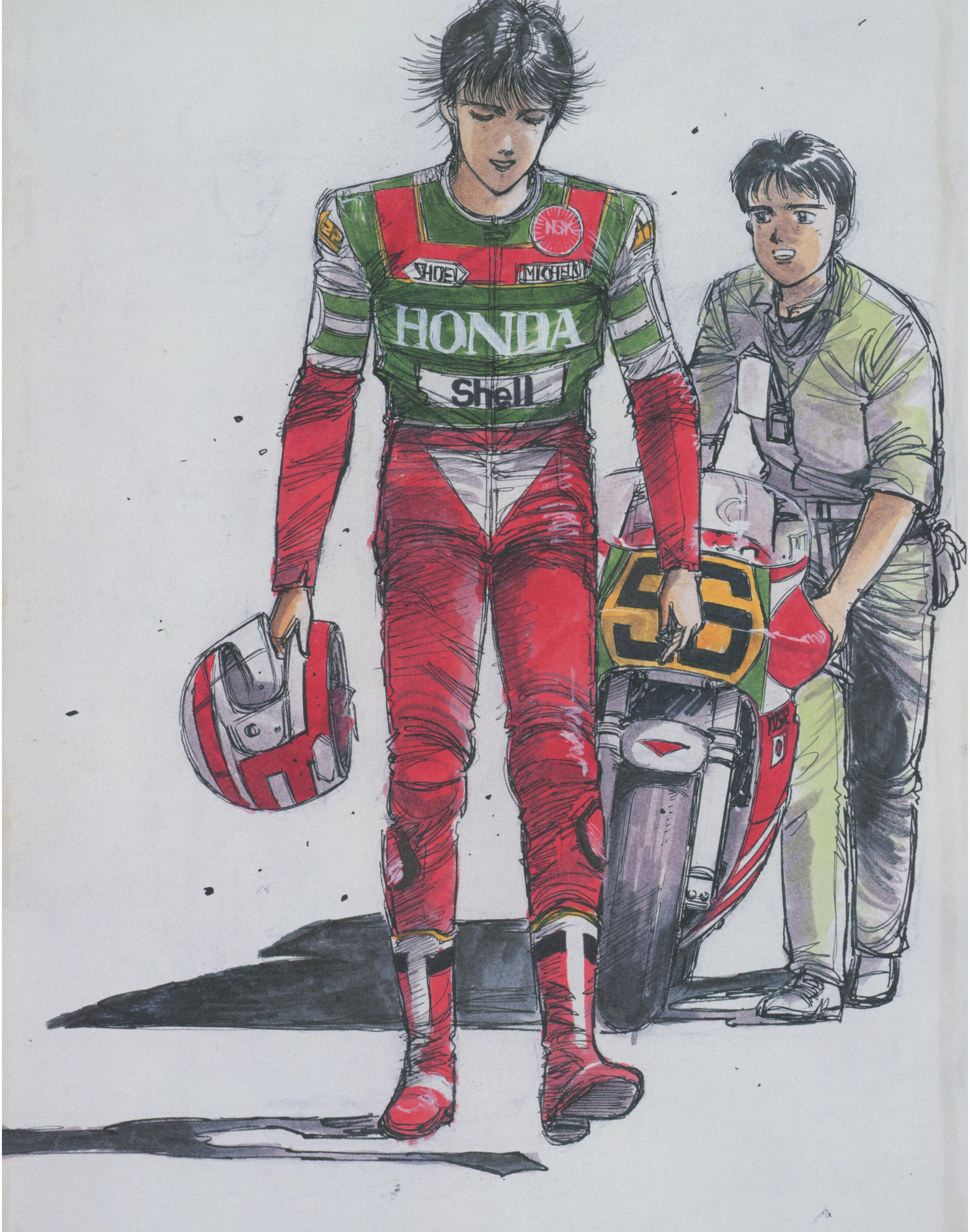
88年の日本グランプリを制したのは、聖 秀吉と同じくポップ吉村に見いだされたケビン・シュワンツ。AMAスーパーバイクのヨシムラチームで腕を磨いたアメリカ人ライダーだ。

グンがWGP500ccクラスに参戦を開始したのは、ゼッケン①にエディ・ローソン（ヤマハ）、以下、②がワイン・ガードナー（ホンダ）、③がランディ・マモラ（ヤマハ）、⑨がロン・ハスラム（エルフ・ホンダ）など、作品中の各トップライダーのゼッケンから、1987年のシーズンにおける体制がベースとなっていることがわかる。

作品中では87年シーズン第1戦はハラマでのスペインGPとなっていたが、現実では、日本でのグランプリ開催は実に22年ぶりとなる鈴鹿サーキットで開幕。決勝当日は雨となり、ローソンは10周目にリタイア。最終ラップでニール・マッケンジーとハスラムが続々転倒するという大荒れのレースとなり、マモラが独走して優勝し、2位にはガードナーが入った。

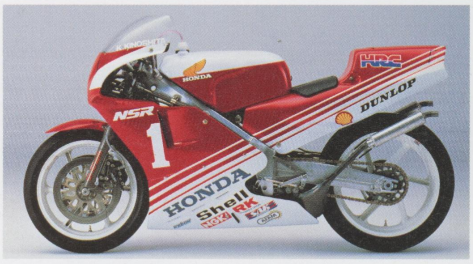
この87年は、ホンダのNSRがシーズン開幕より完成度の高さを誇っていたのに対し、ヤマハのYZRはまだ開発途中でシーズンを迎えていた。第1戦でのヤマハの勝利は混戦を予想させたが、ローソンは第1戦からノーポイントが3戦続いたのに対し、ガードナーは全戦でポイントを獲得して念願の初チャンピオンに輝いた。

翌88年は、ローソンが各サーキットでの激しいバトルを制し、ガードナーを振り切ってチャンピオンを奪還。YZRの戦闘力の高さが光ったシーズンとなったが、NSRは操縦性の問題をニューフレームの投入で解決。スズキRGV-Γも戦闘力を飛躍的にアップ。「バリバリ伝説」に第4部があったとしたら、レイニーやミック・ドゥーハン、シュワンツたちと劇的なバトルを繰り広げていたことだろう。


NGK
SHOEI
HONDA
Shell
55

2スト500ccのモンスター
ROAD RACE GP500 WORKS MACHINE

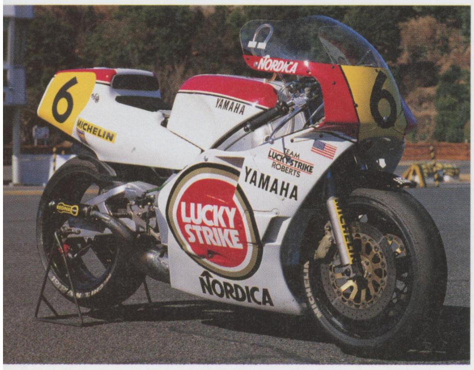
作中では第7戦イギリスGPから新型NSR500が投入されるが、エキゾーストの取り回しやスイングアームやリアホイール、フロントカウルのエアダクト形状から89／90年型がベースだと思われる（スポンサーロゴの配列は89年型）。写真は90年型のガードナー車で、専門誌向けの試乗会が行われた時のカットだ。



グンのNSR500に最もカラーリングとグラフィックが近いのは、88年のHRCワークス木下恵司車。木下選手は86年の全日本500ccチャンピオンであり、NSR500の開発ライダーでもあった。

87年にチャンピオンを獲得したNSR500からシリンダー挟み角を112度に変更。写真はよりコンパクト化された88年のガードナー車。

「去年のタイプを一台　日本人の新人ライダーに」とあることから、グンが序盤に乗ったのは86年型のNSR500。水冷ケースリードバルブの1軸クランク90度V4を搭載する最終型のワークスマシンとなる。



ラルフ・アンダーソンのYZR500のカラーリングとロゴデザインは、87年のチーム・ラッキーストライク・ロバーツのマシンがベースとなっている。

チャンピオン奪回のため、88年型YZR500は車体を大きく変更。エンジンは前よりに低くマウントされ、旋回性向上を狙った重量配分となった。

1970年代後半からケニー・ロバーツが参戦し、アメリカ人やオーストラリア人ライダーの参戦も増加して、それまでの欧州中心のWGPから、文字通り世界グランプリの様相を呈して来た80年代のWGP。2スト500ccのマシンはエンジン特性がピーキーで、現在のMotoGPマシンのようにトラクションコントロールなどの電子デバイスがふんだんに使われてはおらず、ちょっとしたミスから、ライダーはハイサイドなどにより、簡単にマシンから振り落とされてしまう時代であった。

グンがデビュー戦から乗ったのは、NSR500タイプⅢ。85年にF・スペンサーが王者となったマシンから大きな変更はないが、コースによって選択できる16／17インチのフロントやU字型キャストのホイールを採用した。このワークスマシンの乾燥重量はわずかに119kg、最高出力は約150馬力と強力で、スペンサー専用と言うべき「扱いにくいが瞬発力抜群」という仕上がりであったことで、グンのライディングスタイルにマッチしていたのだ。

ライバルであるラルフ・アンダーソンのマシンは87年型YZR500。耐久性に定評のある2軸クランクのV4エンジンは148馬力以上と発表され、これを軽量なデルタボックスフレームに搭載。ハイパワーを安定して発揮できるようラジエターが大型化され、カウルにも大型のエアダクトが設けられていた。

83年からWGP500クラスは毎年交互にNSR（NS）とYZRのライダーがチャンピオンを獲得し、白熱のバトルが続いたが、90年からヤマハのレイニーが3連覇。翌年はシュワンツが王者となり、スズキに11年ぶりの栄冠をもたらした。

Shell
56
NSR
HRC
HONDA
MICHELIN
Shell
RK

バリバリ伝説 Art Book

最強のライバル

GUN BOY & Ralph Anderson

「バリバリ伝説」単行本全 38 巻の表紙を飾ったのは、グンと歩惟、秀吉、メカニックの太田信一以外には、ラルフ・アンダーソンしかいない。全日本や WGP で戦う相手としては唯一の登場で、それだけ強烈なパフォーマンスを持つライバルであったと言える。ラルフが所属するのはヤマハのチーム・ラッキーストライク・ロバーツ。あの“キング”ケニーが、そのテクニックを全て伝授したライダーとして、グンの前に立ちはだかるのだ。

Freddie Spencer & Kenny Roberts

グランプリの世界にハングオフスタイルを持ち込み、3 度の WGP チャンプとなったケニー・ロバーツ（ゼッケン④）。誰よりも早く深くマシンをバンクさせ、なおかつ早くスロットル全開、前後輪ドリフトで立ち上がるという唯一のライディングスタイルを見せたフレディ・スペンサー（ゼッケン③）。上下の写真は、この 2 人が死闘を繰り広げた 1983 シーズン。

グンとラルフのバトルは、そのライディングスタイルの違いから、フレディ・スペンサー対ケニー・ロバーツになぞらえられた。83 年の WGP で、フレディとケニーは伝説となる激闘を展開。全 12 戦で互いに 6 勝ずつをあげ、2 位も同じ 3 回ずつでリタイア 1 回も同じ。明暗を分けたのは、フレディが 3 位 1 回、4 位 1 回であったのに対し、ケニーが 4 位 2 回であったこと。わずか 2 ポイント差でフレディが 21 歳という史上最年少レコードで WGP500 チャンピオンとなった。

beginning of the legend.

バリバリ伝説

衝撃の第1話 START!!

1983年2月、週刊少年マガジンに突如現れた「バリバリ伝説」。威風堂々のナナハンを手足のように操り、驚異のライディングテクニックと何ものをも恐れない度胸、大胆不敵かつセンシティブな言動で、瞬く間に読者の心をがっちりと掴んだ。アメリカ帰りの巨摩 郡は、作品そのままに、いきなり転校して来た格好いい転校生そのものだった。連載第1回タイトルページでの台詞は「だれよりも はやく」。最終回まで貫き通された毅然たる誓約として、不抜のレギュレーションとして、唯一無二の伝説をこの言葉が加速させる。

HONDA
ダメだー・・・・
エアクリーナーを掃除したくらいじゃ全然効果ないぜー
SHOEI
だいたいヨー おまえは走りが過激すぎるんだよ・・・・
・・・
エンジンだって調子悪くもなるぜぇ
すこしはマシンをいたわってやんなきゃよー
そんなこととても考えちゃいらんねーよっ

誰よりも速く
それっきゃねーやっ!!
バリバリ伝説
No. 1
しげの秀一

しかたねーやっ
バイク屋行って見てもらおー
あのォ・・・・
あなたたちはァ・・・・ひょっとしてえ
ボーソーゾクでは
ないでしょーかっ!?

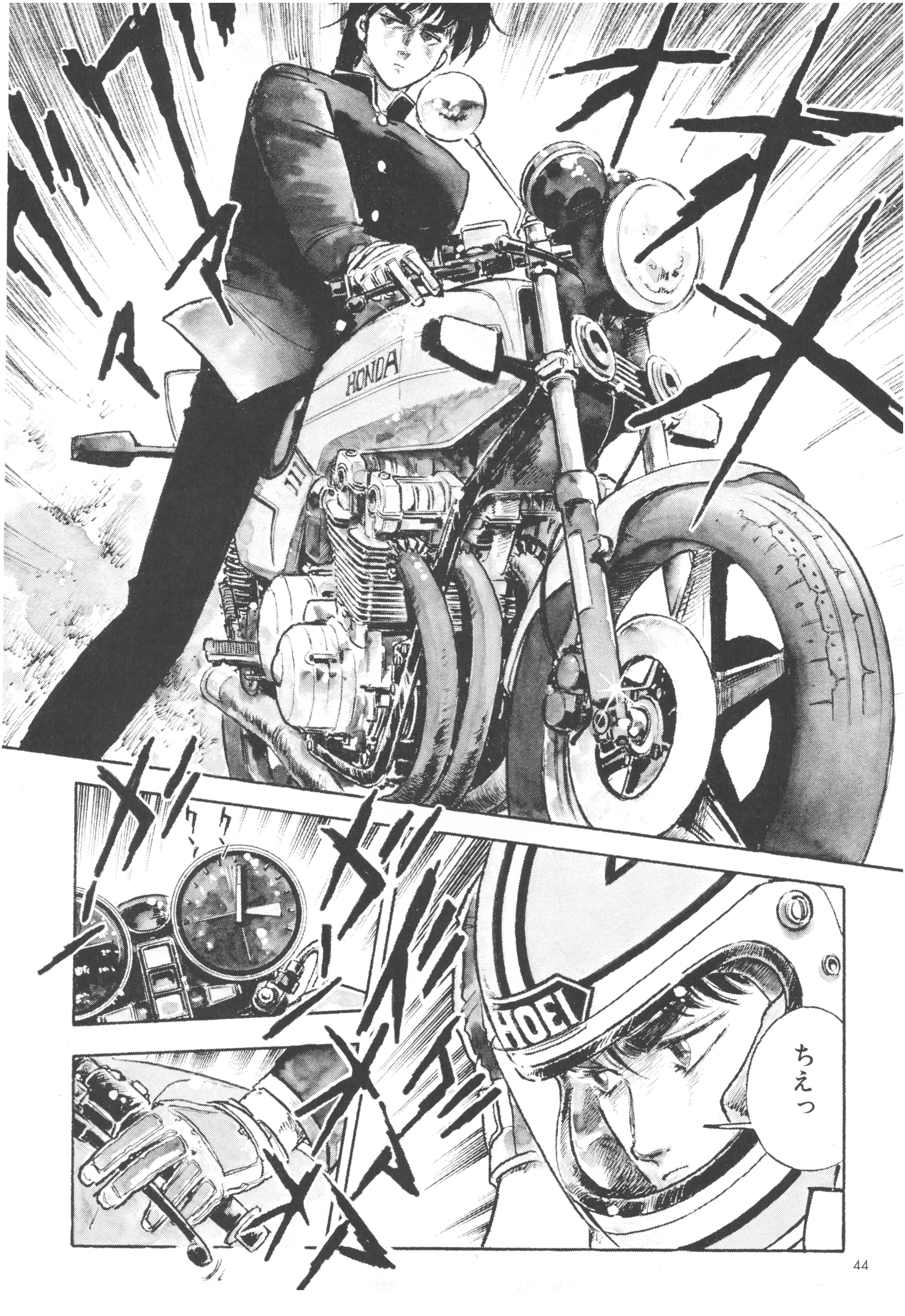
ずっ
がくっ
だ‥‥だったらどーしたってんだよっ
きっ
あたし あこがれてるんですう‥‥
ボーソーゾクにー
ぜぃたくぃいませんけどォ
できればケンカが強くてオートバイがじょうずでー足なんか長くてえー
やさしくてー笑うと白い歯が見えたりしてー♡
あ‥‥それから顔のぶさいくな人は困りますけどォ
きゃっ
ぽっ
400CC以上のバイクをもってる人でー――
‥‥

そーゆー人いたら紹介してほしいんですゥ
あたし 一年六組 伊藤歩惟です
そんな奴いるわっきゃねーだろっ イイ線いってんのはおれくらいのもんだいっ
だいたいよー
なんで そんなに暴走族が気にいってるわけよ?
……
あの―― あたし
ヨッチの『ハイティーンブルース』っていう映画見て すごく感激したんですっ!!

※この物語はフィクションです。実在の人物、団体名等は関係ありません。

おっ おれもよ 実はよー 急ぎの用があったりして
いやー まいったねっ!!
さっ
ぽつん
・・・・
がんばって・・・・
勇気出して聞いてるのに
なにも逃げることないじゃない
傷ついちゃうなァ・・・・
さあ〜〜
あっ・・・・・
目に砂ボコリが・・・・

ああ〜〜〜
やべ――
泣いてるみてーだぜ
どーするグン
知るかっ
泣きゃーいいんだ
勝手に泣け泣けっ!!
あんなの
おりゃバイク屋
行くんだ
いつものサテンで
まってっからなー
グン
オッケエ
比呂


HONDA
ちえっ

げーー
あんにゃろっ
あほかーっ
あれがエンジン不調のマシンでやることかよっ
あれおまえの友達かよ比呂
元気だな〜!
見たことない顔だけど新入生か?
あいつはおれたちと同じ二年さ この新学期に転校してきたばっかしだからな
へーー
名前は巨摩郡
ものすごく速いぜえ・・・・
なんだとォ おれたちが暴走族に見えるっつーのかよっ!!

いえ
あの・・・・
そうじゃ
ないんですっ
ふざけんじゃ
ねーよっこの女
暴走族なんてのは
車なしじゃなんにも
できねえ奴のことさ
そんなもんと
おれたちをいっしょに
すんじゃねーよっ
あの
暴走族で
ないんならいいんです
・・・じゃ　サヨナラ

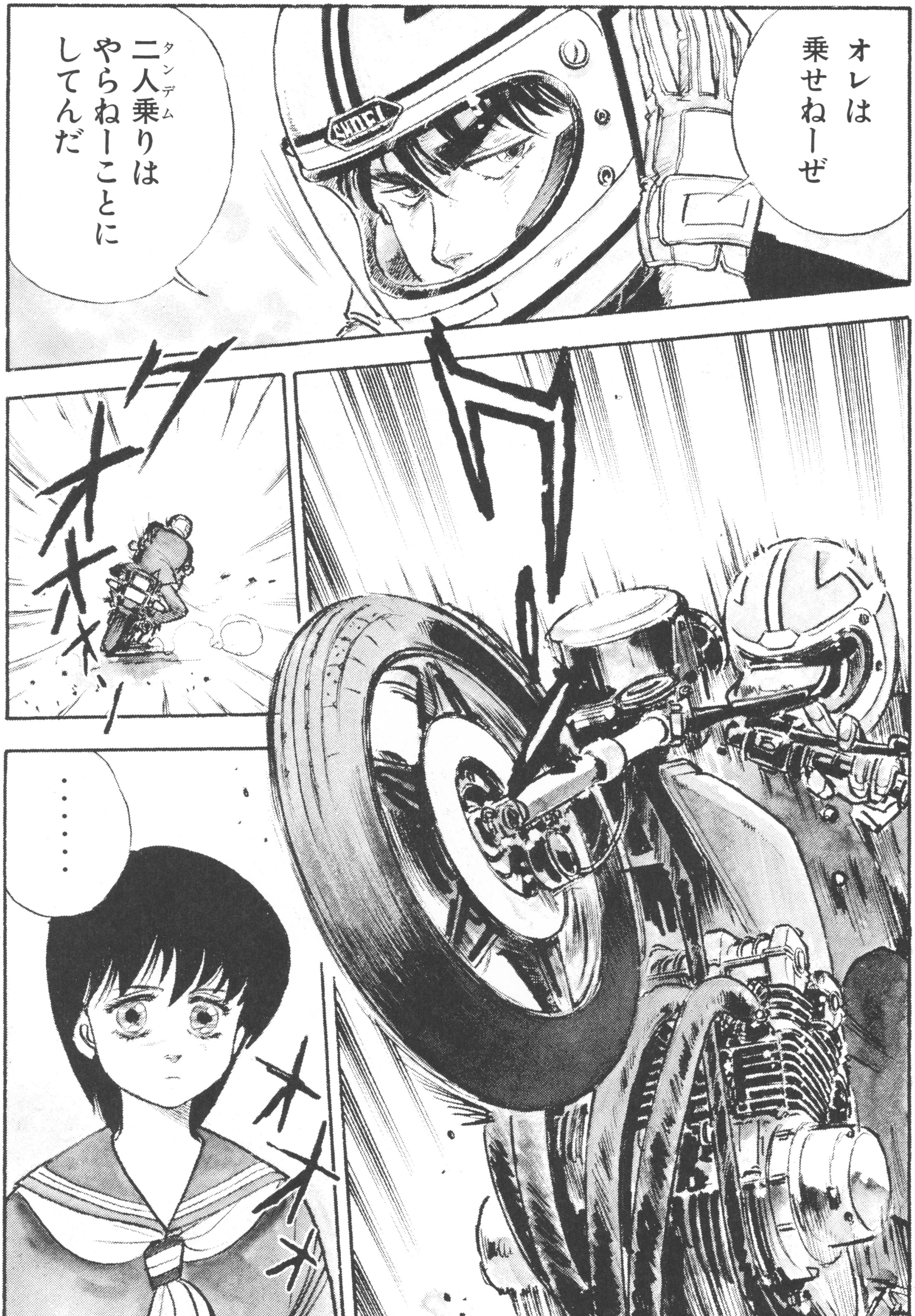
まてよー
さっきの女‥‥校門のとこでからまれてた
まっ おれにゃカンケーねーことだけどなー‥‥
やベーよ グン
泣いてるぜ‥‥
‥‥‥
きしょーめっ!!

うあっちちっ
ち・・・・
キキ
バカヤロ――
ここはUターン
禁止だーっ!!
おっ
ずっ
じゃかまし――っ
バイクがバック
できるかよっ!!
あ、にげたっ
やろーっ
にがすなーっ

やろー！
まてよっ
だっ
あんなヤバンな人たち暴走族なんかじゃないわっ
ホントの暴走族はもっとやさしーんだもん
はっ
はっ
はっ
はっ
女いじめんのやめな
ぽっ
なんだてめーはあっ
なんだっていいだろっ‥‥
おら――気ィみじけえんでいっ
CB 750
ぎんっ

う…あ……
顔のカタチ
かえられたく
なかったら……
消えやがれ

・・・・・
だだ
ぶあかかよっ てめーはっ
人を見て物いえっ おれや比呂みたく 善良な奴ばっかりじゃ ねーんだぜっ
・・・・ あの・・・・・
これ 七五〇(ナナハン)ですねっ
ガくっ
すごいなーー おっきいなーー
ちきしょー おれの話なんて 聞いてねー
ロードパルより おっきーなー
あたし一度で いいからこういうのに 乗ってみたかったん です


オレは乗せねーぜ
二人乗り（タンデム）はやらねーことにしてんだ
……

ひぃ ふぅ
こうして みると……
みーちゃん よっちゃん……
……
あの人 まーまーかしら……
いちおー ○印(マルじるし)に しておこ
うあっ!!
さ……西城(さいじょう)さん
……
ゲホ
ったく なんでぇ あのざまはよ
あれだけ なめられて よくおめおめと ひきさがれた もんだぜっ

女なんぞに 安っぽく からみ やがって まるで ナンパだぜ
・・・・あの バイクヤロウの クラスと名まえを 調べとけ
新学期恒例の ヤキイレ大会を 今年もハデに やるんだ
新入生中心に なまいきなヤローを バンバン呼び出して バシバシぶっとばす
こいつあ おれたち 番グループのニラミを 全校中にビシッと 決めるための
大事な儀式さ・・・・

なんだー てめえ まあた もってきたのかーっ 郡!!
こんどはどこでコケた? 奥多摩か…正丸か…それとも環七の陸橋の下かっ!?
ちがわー 今日はコケたんじゃねーよ おっちゃん
AFETY SPORTS SHOP
TEL
フケがよくねーんだよ 5000あたりでモタつくんだー 見てくれよ!
てめーは長時間全開で走りすぎんだよ
ふーん
こりゃー── ちょっと時間かかるな
代車を出すから今日はCBをおいていきな
そーするよ

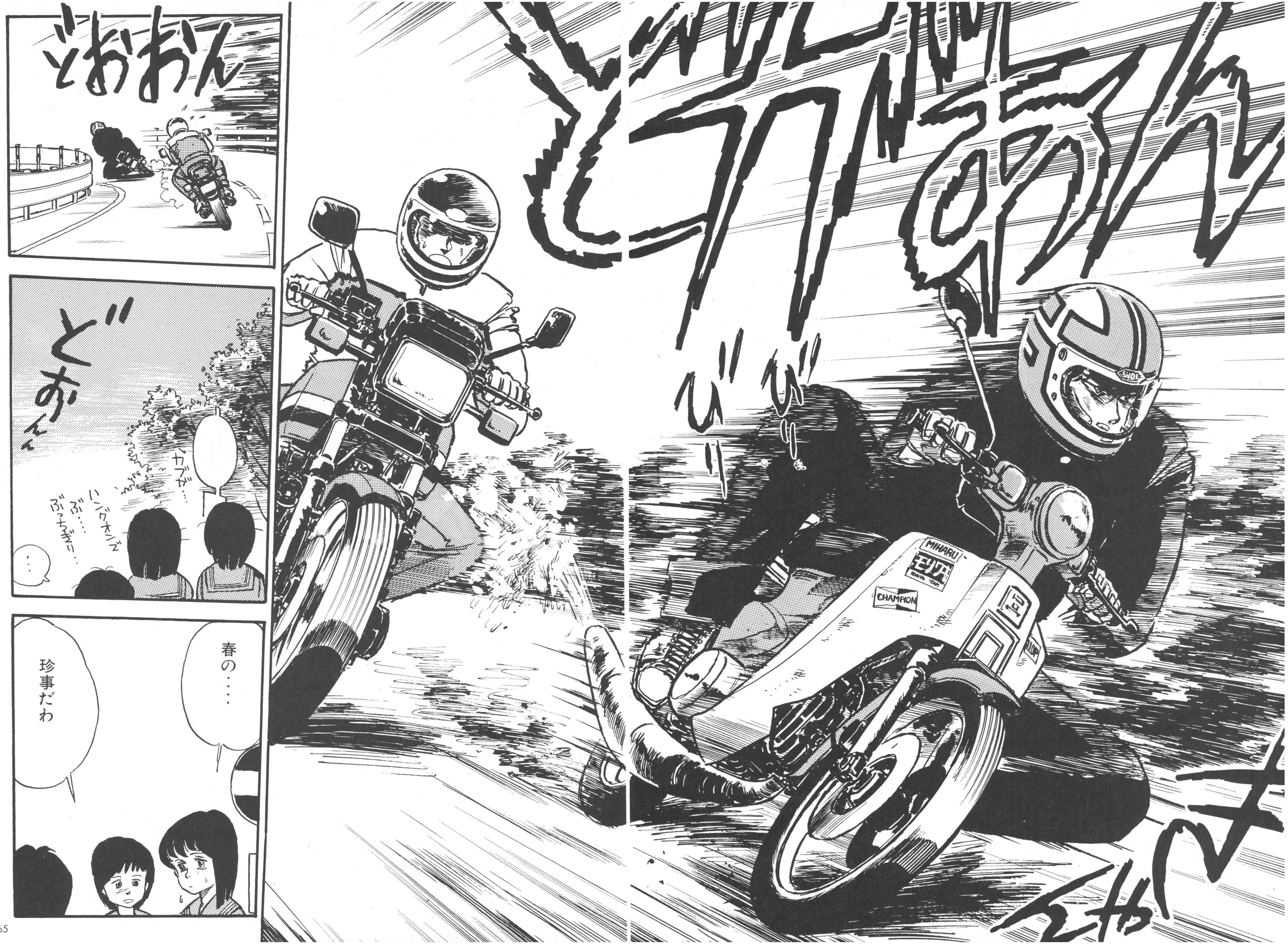
ゲッ
おっちゃんっ!! こりゃカ…カ… カブじゃ ねーかよっ
今ちょうど これしか ねーんだ
げげげのげー やめてくれよーっ おりゃーなにが 苦手かって トロトロ 走ってるとジンマシンが 出てくんだよーっ!!
バローー よく見ろっ
ふつうのカブじゃ ねーぞっ
すっ
2ストロークの 125CCエンジンを フルチューンして のっけてあるっ
ミッションもサスも つけかえて足まわりは バッチリだしよー
ダブルディスク ブレーキに モリワキの チャンバーまで ついてるんだっ

くわえてこの軽量
テク次第じゃ250クラスなんざめじゃねーぜっ
わなわな
ぶえ——っ
悪夢だ‥‥
うわあ‥‥
いい風

クオオオオーン
カックイイーッ
オートバイって あこがれちゃうなー
……
あたし彼を作るとしたら 絶対に オートバイ 乗ってる人がいいよー
もちよーー
七五〇がいいわー
きゃー
ははっ
でもねー 七五〇なんて 不経済まきちらして はしってるよーな ものよ

結婚するならねー
経済観念のしっかりした生活力のある男でなくちゃだめよ
スーパーカブなみにね
ぷっ
くくっ
しぶい〜〜っ
ヤッダー突然なに言い出すのよーっ みいったら
あはは
くす
ちょっと花の16才(シックスティーン)が口にするセリフじゃないよねーっ
でもカブはパワーがないもんね
あたし弱っちいのはもっとキライなのよ
もしこの世の中にカブで七五〇(ナナハン)をぶっちぎるようなスーパーマンがいたら
あたしきっとその男にくっついてはなれないよ
いるはずないけど
北陵高校前

あっ七五〇かな
飛ばしてるねー
後ろからカブが
あおってたりして
・・・・
あは・
ぎょっ
ぶあううううん
ぎゃーーっ
カブよ
カブよっ
いやー、
あのカブすごく
はやーいっ
気もちわるーいっ!!
ひえー
石ぶつけー
ぶえっおっ女が
こっち見てやがるうっ
はずかしーーっっ!!
こーなりゃ
飛ばすっきゃ
ねーぜぜぜっ!!

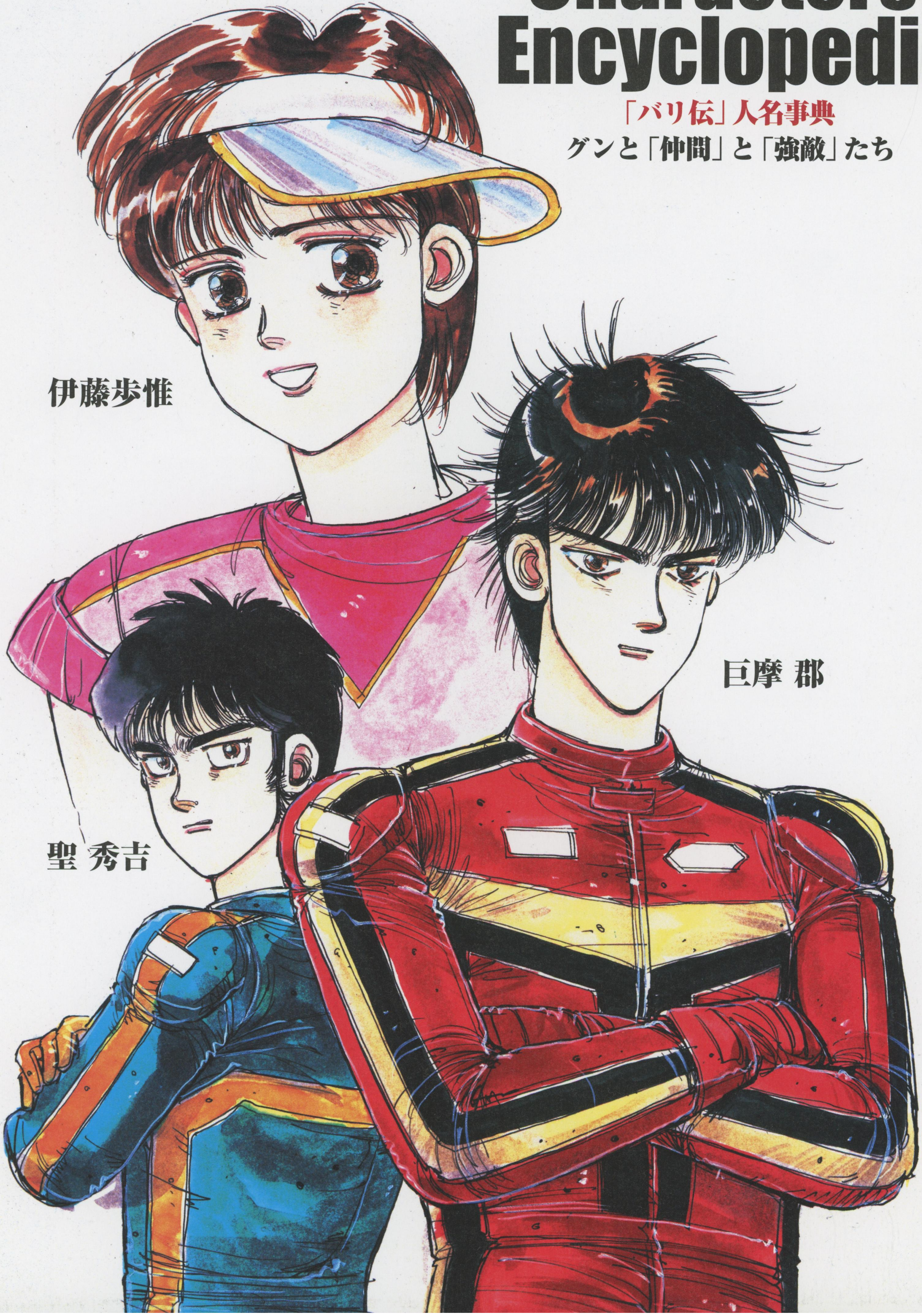

どおおん
どおんん
カブが…
ハングオンで
ぶ……
ぶっちぎり…
…
春の……
珍事だわ

だけど ただ者じゃ ないよねー
今の アイツは
あー ドンくせえっ!!
まったく ドンくせえっ!!
七五〇(ナナハン)でカブに 抜かれるなんて‥‥
自信 なくした‥‥
ずーん

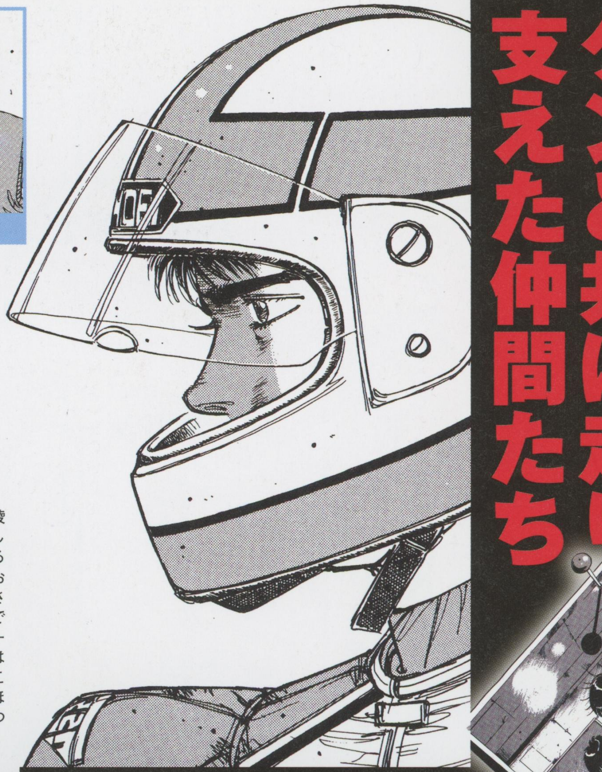
Characters' Encyclopedia

「バリ伝」人名事典

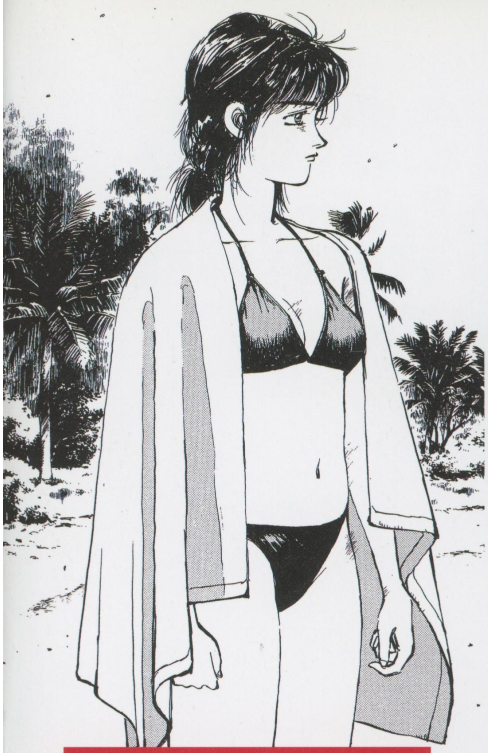
グンと「仲間」と「強敵」たち



グンと共に走り、支えた仲間たち



グンと同じ道を、サーキットを走り、
チームメイトとして共に戦った。
グンを影から支え、時には厳しく、
時には大らかな心で包んでくれた。
グンが「速くなるため」には欠かせなかった
愛すべき仲間たちのプロフィール集。



伊藤歩惟

歩惟の母

歩惟の父

歩惟の弟 歩樹

グンや比呂より一つ年下の歩惟とは北陸高校で知り合い、卒業を機に婚約者としてコンチネンタル・サーカスを転戦することになる。カメラマンの叔父から「おまえの目は破局を映している」と予言されたグンの運命を変えたのは歩惟なのでは、と思わせるほど重要なキャラクターだ。その家族は、グンが「こんな世界はオレにはなかったな」「家族って‥‥こういうものなんだろうな」と述懐するほど温かくほのぼのとしていて、「気がついてみるとペースに引きこまれている」。

市川

イチノセ・レーシング・クラブ（IRC）のチーフメカニック兼監督であり中学校の先生。美由紀が小学1年生から「ライディングの基本はオフロードで覚える」とモトクロス練習場に連れて行った。フランスGPでグンの勝利に「人生最良の日」と涙する。

おっちゃん

CB750Fのメンテナンスを頼んでいたホンダ系ショップの店長で、グンが速くなるためのアドバイスすることも。大排気量モデルが大好きで、ドゥカティ900MHRやCB1100Rなどマニア垂涎の名車を所有。

梅井

初対面で歩惟のことを気に入ったホンダ・ワークスチーム総監督。グンに対して発言は厳しいが、入念なサポートを心がけ、その実力を高く評価している。グンがチャンピオンを獲得したときは号泣して島崎と抱き合って喜んだ。

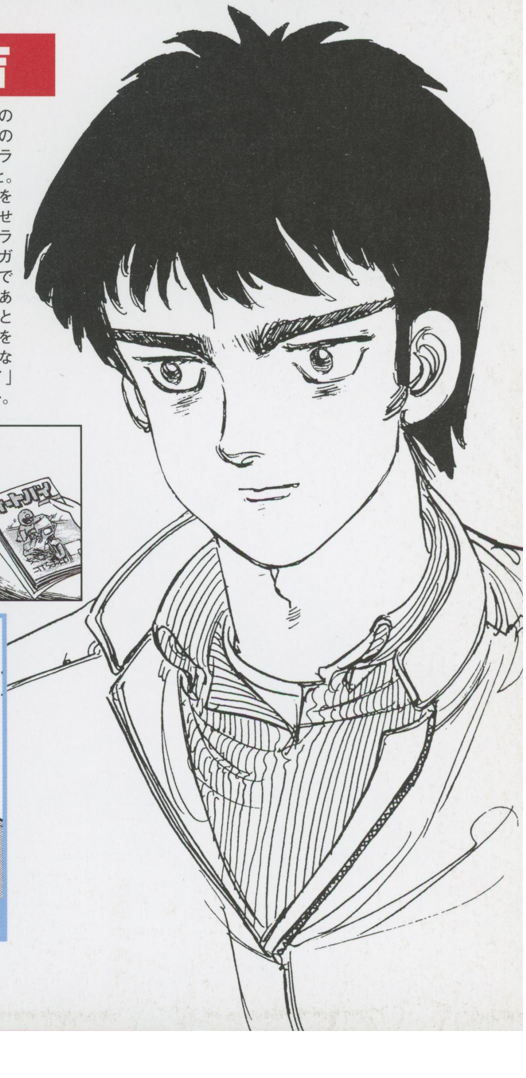
荻野目

全日本のチームメイトでタクシーの運転手をしているA級ライダー。最初は刺々しいキャラだったが、最終戦では自分のマシンに乗らずグンのマシンのキャブレーションチェックをするなど意外に律儀で、グンの実力を認めていった。

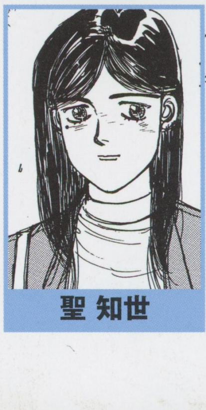
WGPの観客

全日本の時からグンに注目していた記者と長年グランプリを追っかけ続けているカメラマンのコンビ。記者はスペインとドイツGPを見たら帰国する予定だったが、「トコトン巨摩の戦いを見届ける」ために、コンチネンタル・サーカスを追いかけ続けた。

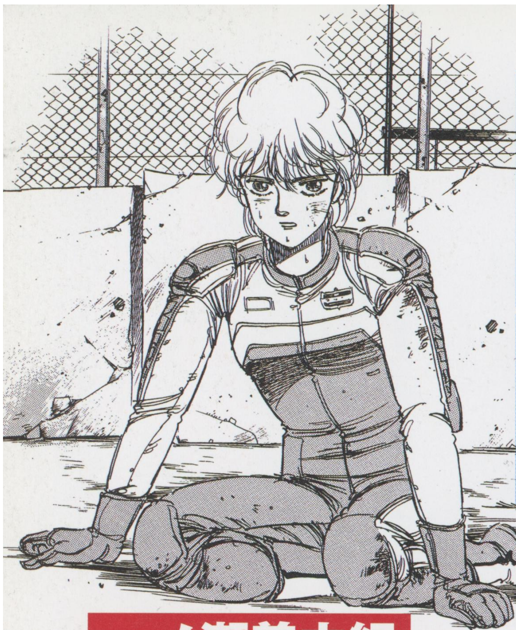
聖 秀吉



両親を交通事故で失い、妹の知世と東京に出て来た秀吉の夢は、一日でも早くプロのライダーとして自立すること。登場当初は美由紀に下ネタを連発するなど軽い一面を見せていたが、徐々に渋いキャラクターに成長していった。「ガソリン一滴といえども自分でかせいだ金で買わなきゃーあかんのや」と言っていることから、高校在学中にバイトをしていたと思われる。そんなお金で弊社の「オートバイ」を買ってくれてありがとう…。



聖 知世



美由紀の母

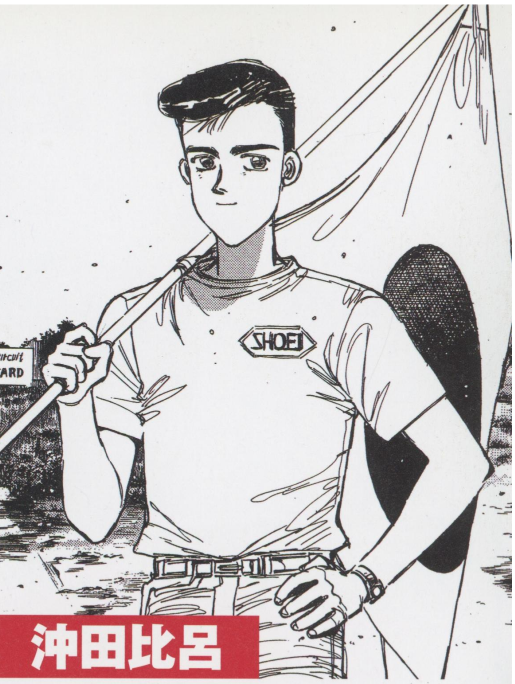
美由紀の父

比呂の父

スペンサー

一ノ瀬美由紀

グンの親友、比呂の実家は八百屋さん。その父親は初対面でグンのことをかなり気に入ったらしい。美由紀は一ノ瀬電器の社長令嬢。13歳からサーキットを走り、夢は「世界最速の日本人を作ること」。その夢のためにグンをレースの世界に誘った。4耐で転倒した美由紀を比呂は必死に支えて男を見せ、既に告白していたこともあり2人は付き合いを始める。スペンサーは一ノ瀬家の飼い犬。そのサイズからコリーだと思われる。



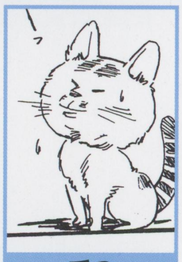
沖田比呂

巨摩 郡

母親はおらず、父親の仕事の関係で6歳から高1までアメリカで過ごし、小学生の時からモトクロスで腕を磨く。不良仲間と付き合い、かなりヤバいこともやっていたアメリカ時代は父親に反発していた模様で、心の距離が遠いと感じていたようだが、WGP参戦直前に会った時に「最後に笑うための秘訣」についてアドバイスを受け、関係が改善していることを伺わせた。RX-7を貸与してくれた叔父は有名なカメラマンで、グンの生き急ぐ姿勢を指摘する。拾った猫の名前は「てつ」。グンの飼い猫と知らなかった歩惟と道で偶然会ったときに、逃げた態度から普段、飼い主にいじめられていると勘違いする。

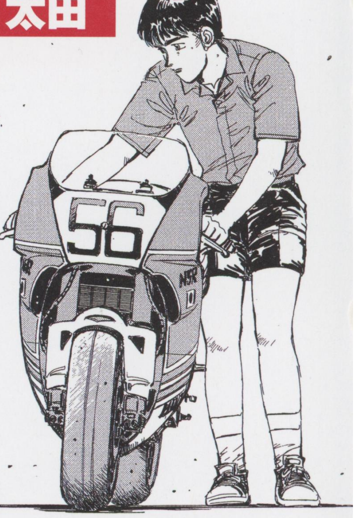
グンの叔父

グンの父



てつ

太田



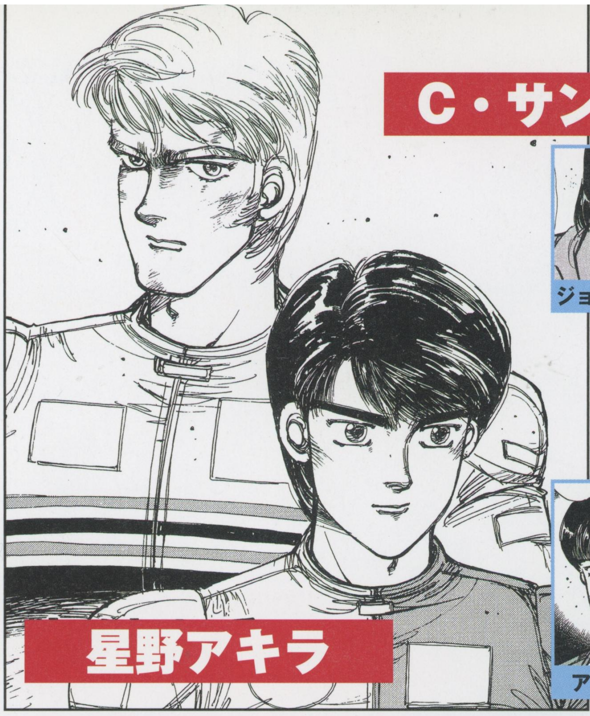
IRCのメカニック太田信一。「走り納めレース」からチャンピオンを決めた日本グランプリまで、グンのレース全てにおいてメカニックを務める。島崎からは技術的なことはもちろん、レースに臨む姿勢やライダーに対する精神的な影響までも教えてもらった。愛車はFZ400R。

島崎

全日本第7戦よりIRCにメカニックとして加入した島崎。WGPをTZ250で走っていた経歴を持ち、ポールリカールでピークパワー重視のセッティングをしたために転倒してライダーを引退。太田と共にWGPでもグンのマシンを担当し続ける。

グンと競い戦った忘れ得ぬ強敵たち

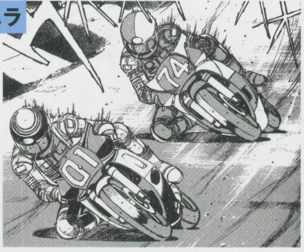
峠のワインディングから、ノービスレース、B級の身でチャレンジした全日本、そして、世界グランプリ――。グンの前には、常に自信にあふれたライバルたちがいた。実在するライダーからオリジナルキャラまで、一挙に紹介しよう。



C・サンダー

WGP参戦1年目で250ccのチャンピオンとなり、2年目は500ccにステップアップしロスマンズ・ホンダからエントリーするカルロス・サンダー。グンと初めて対決した全日本GP250において破れた後は、WGP500クラスでのライバルとなる。キタムラはサンダーのメカニック兼マネージャー。セッティングの早さと確実さはWGPの中でも群を抜いている腕前を持つ。

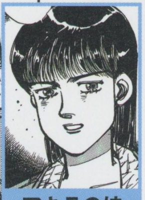
ジョーイ・キタムラ



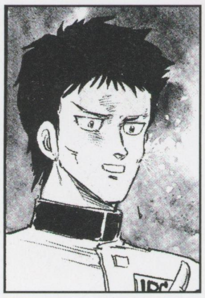
全日本にサンダーがスポット参戦したときのゼッケンは01。74番のアキラは予選でサンダーを追うが、冷静さを失い転倒する。

星野アキラ

全日本GP250での好敵手となった、グンより1歳年下の星野アキラ。その期待の高さから、全日本時代にワークスマシンが与えられ、練習で幾度となく転倒してもやめないガッツを持っている。アキラの姉が言うには、「子どものころから他人を本心から認めたことは一度もなく、生まれてはじめて他人の能力を認めた」のがグンであった。



アキラの姉

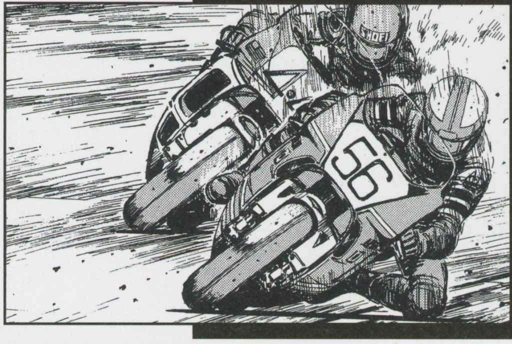


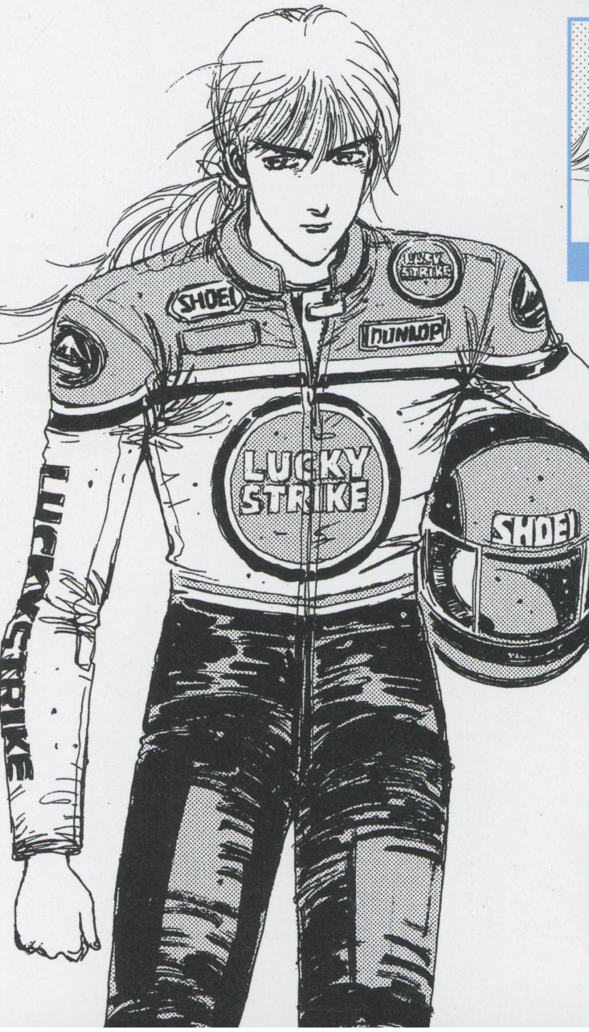
サトル

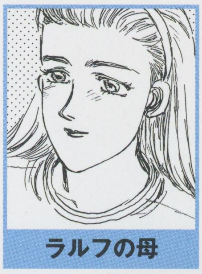
初めてサーキットを走るグンに負けたことから逆恨みし、グンを痛めつけようと画策。美由紀に止められたことで標的をチェンジするが、グンに叩きのめされる。その後、IRCを辞め、真面目にレースに向かったようだが、4耐は予選落ちとなった。

西城

グンの通う北陸高校の番長。グンとの喧嘩では、最初に左ジャブから右ボディを入れるが敗北。美由紀がサトル一味にさらわれる事件では、歩惟を含む生徒を守るために闘い、現場に原付スクーターで駆けつけた。グンもその実力を認めている。





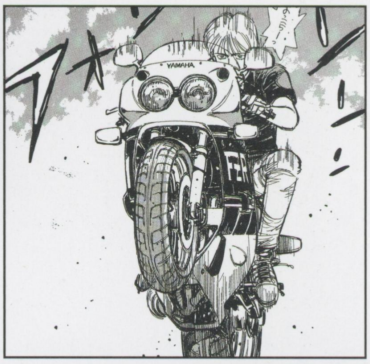


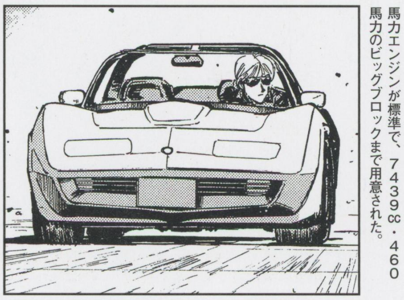
ラルフの母

R・アンダーソン

チーム・ラッキーストライク・ロバーツの3人目のライダーとして第3戦イタリアGPにスポット参戦したラルフ・アンダーソン。ケニー・ロバーツを彷彿とさせる「パーフェクトなバランスのハングオフ」など華麗なテクニックを持ち、作品中では負傷したマモラに代わって4戦目以降も参戦を継続。夭折した母親に似せるため、ブロンドの髪を長く伸ばしており、世界タイトルという重圧に押しつぶされそうなときは天国の母に加護を祈った。ライディングはアグレッシブそのものだが、アメリカGPで、グンが観客から空き缶や石を投げつけられたときは、両手を広げて制止しようとし、怪我を負わせたマモラに涙で謝罪するなど、優しい性格を思わせる描写も。愛車はFZR1000とシボレー・コルベット。

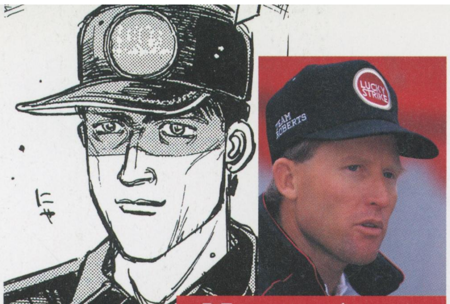
クラス最強の135PSをマークするジェネシスエンジン、レースにも使える自重16kgの極太のアルミデルタボックスフレームを採用。41φのフロントフォークに320φのディスクブレーキなど、当時のTT-F1レーサーを軽く超える最高速を気軽に楽しめるパフォーマンスが最大の魅力だった。





1968年に通称コークボトルと呼ばれるグラマラスなスタイルで登場したC3型シボレー・コルベット。V8・5735ccの350馬力エンジンが標準で、7439cc・460馬力のビッグブロックまで用意された。

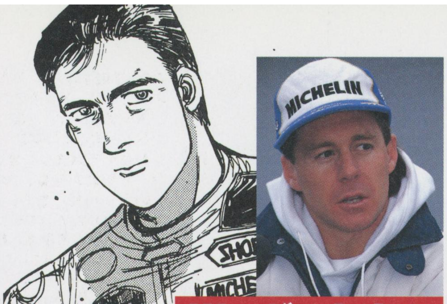
先代よりさらに低く、長くなった3代目コルベット。スタイリングの基本はラリー・シノダのデザインにより65年に発表された試作車「メイコ・シャーク」のコンセプトを汲んだものだ。



K・ロバーツ

ロバーツはGP引退後も数戦レースを走った。85年鈴鹿8耐は日本でも良く知られているが、引退直後の84年にも地元・アメリカのビッグイベント、デイトナ200へ参戦。しかも強豪を従えて総合優勝！

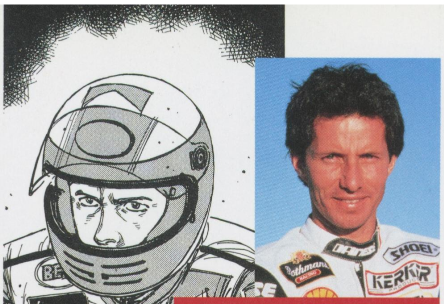
WGP で 70 年代後半から 80 年代前半に見せた圧倒的な速さから、「キング・ケニー」と呼ばれた偉大なライダーであり、ラルフに持てる技術を全て注ぎ込む闘将として描かれているケニー・ロバーツ。78 年はアメリカで磨いた独特のハングオフスタイルでヤマハ YZR を駆り、5勝を挙げて GP 本格デビュー初年度にいきなりタイトルを獲得し、79、80 年もそのままの勢いで敵なしの3連覇。80 年代以降 WGP を席巻したアメリカンライダーの先駆けとなった。



W・ガードナー

87年にはホンダのエース格となり、ヤマハのランディ・マモラとの死闘を制し、オーストラリア人として初めてWGP最高峰クラスでのチャンピオンの座を手にした。

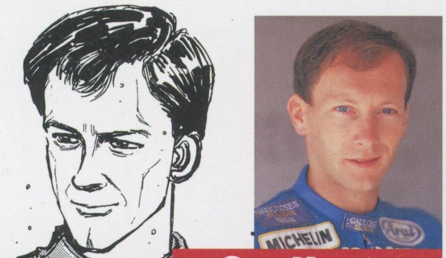
オーストラリアの国内レースで走っていたところを森脇護氏に見出され、81 年の鈴鹿8耐ではモリワキ・モンスターで当時のコースレコードを3秒あまり更新したワイン・ガードナー。WGP にデビューするまでモリワキのマシンで戦ったため、日本のレースファンは GP のトップライダーの中で、特に彼に強いシンパシーを感じていたもの。86 年にはホンダ・ワークス入りして開幕戦での GP 初勝利を達成し、計3勝でランキング2位と大ブレイクした。



E・ローソン

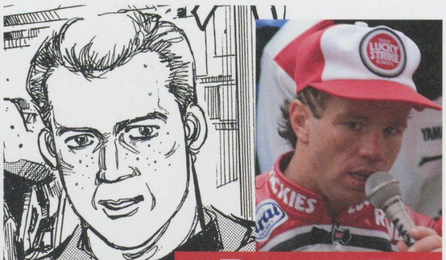
マルボロ・ヤマハのイメージが強いローソンだが、1989年のホンダ時代にはロスマンズカラーで走っていた。エースであるガードナーを破ってタイトルを取るという離れ業まで成し遂げた。

マルボロ・ヤマハのエースとして登場するローソンは、まるで機械のように正確でスムーズなマシンコントロールと、ただ速いだけではないクレバーなレース戦略から、「ステディ・エディ」とも呼ばれていた。81 年にはカワサキを駆って AMA スーパーバイクチャンピオンとなり、それを記念した Z1000R、通称『ローソンレプリカ』が発売されたことでもよく知られている。WGP500 では 84 年、86 年、88 ～ 89 年と、4度ものチャンピオンに輝いている。



C・サロン

84年の250チャンピオン獲得後、500クラスで活躍。マシン・コントロールの正確性により、路面状況の悪いレースでは抜群の速さを発揮したクリスチャン・サロン。弟は同じくGPライダーのドミニク・サロン。



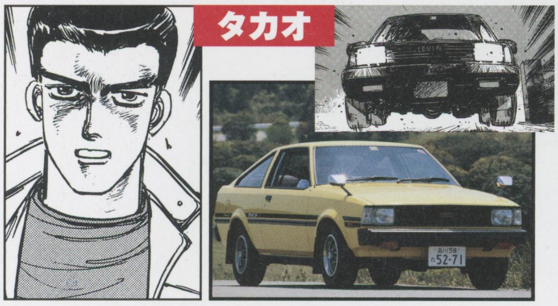
R・マモラ

80年は500クラスでスズキのエースとして大抜擢を受け、期待に応えてシーズン2勝を記録したランディ・マモラ。強豪ひしめく時代に通算13勝、ランキング2位4回。あまりに運の無い、まさに無冠の帝王であった。

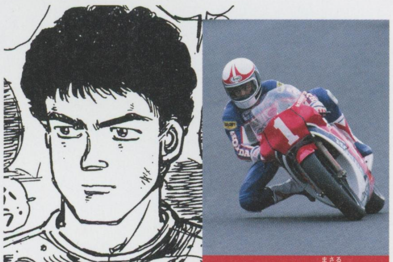
R・ハスラム

抜群のスタートの巧さから「ロケット・ロン」の相性で親しまれたイギリス人ライダー。ガードナーやマモラとともに、80年代のWGPで大活躍していた。息子であるレオン・ハスラムは現在、WSBに参戦中だ。

タカオ

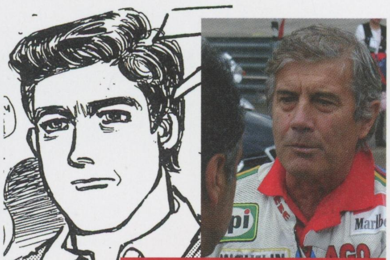


サーキットクイーンのヨーコの取り巻きグループで、皆に恐れられているリーダー格。歩惟の拉致事件には絡んでいないが、監禁場所に TE71 レビンで駆けつけ、グンの怒りをその身で受けるために闘う。グンのパンチを受けながら KO されなかったのは、秀吉とタカオの2人だけである。グンのボディにパンチを入れたことを一生の自慢にしているらしい。



小林 大

全日本でグンと激闘を繰り広げた小林 大選手も実在のライダー。ホンダワークスのエースとして、84、85 年に GP250 のチャンピオンを獲得。引退後、ヘリコプターのパイロットとなり事故に遭うが、現在は車いすマラソンの選手としても活躍。



J・アゴスティーニ

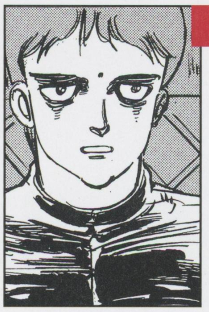
60 年代から 70 年代にかけて活躍したイタリア人レーサー、ジャコモ・アゴスティーニ。WGP500 クラスと 350 クラスにおいて通算 15 度のチャンピオンを獲得。引退後はマルボロ・ヤマハ・アゴスチーニの監督として、多数の有名ライダーを輩出。

神野

グンが入学するまではS工大で最も速かった二輪部の部長で、愛車は FZ400R。裏山サーキット競技会ではディフェンディングチャンピオンとしてグンと対戦するが、折り返しのスピンターンでかわされた後はコーナーごとに差をつけられて敗北する。

秋山

自ら「ナンパの帝王」と名乗るグンや比呂の同級生で、歩惟にしつこくアプローチする。1年ダブっているため4輪免許を持ち、愛車は CR-X Si。ダートラ競技で上位に食い込むテクがあり、峠でのバトルではグンに「とんでもねえくわせもの」と言わしめた。



剛田

ローリング族が反対車線に飛び出したのを避け、谷底へ落ちて死んでしまった妹の復讐を続けるライダー。サトルの走り仲間でもある。4耐にも出場し、グンと秀吉に対し正々堂々と勝負するが、4位を走っていたところをデグナーでインからかわされる。

高根沢

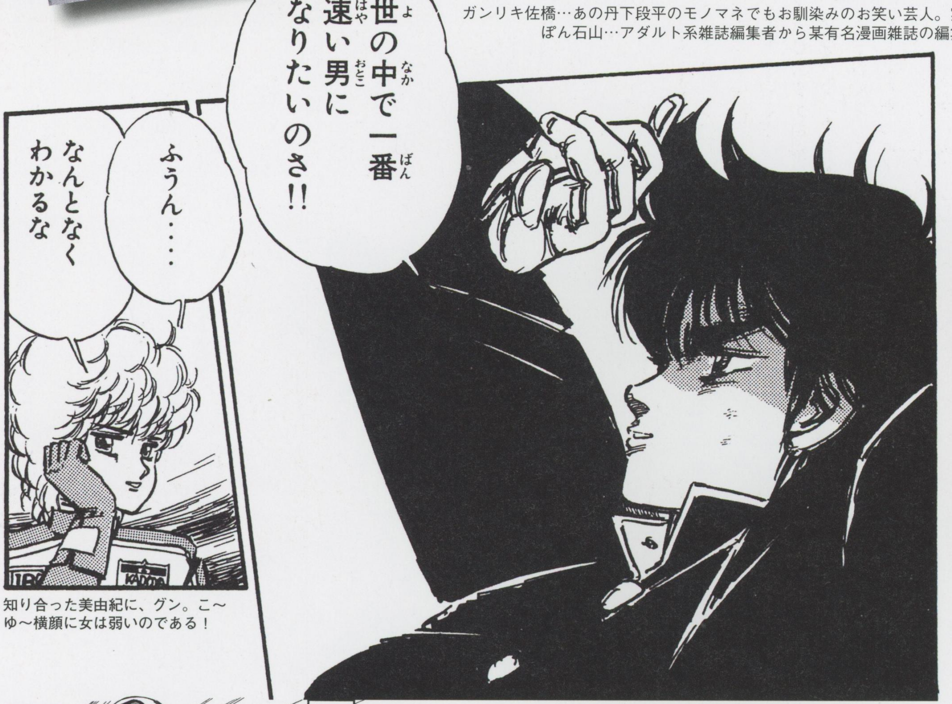
ハヤミ・レーシング・チームのホープとして登場。鈴鹿4耐完走経験を持つが、自称「女たらしの高根沢」。レースではグンはもちろん、美由紀よりも遅く、筑波のレース前にグンたちのマシンに細工をし、4耐では秀吉に進路妨害を仕掛け失格となる。

バリバリ早読み伝説
感動の全38巻を胸に叩き込め！

7000ページ以上にも及ぶ大河バイク漫画『バリバリ伝説』。
当コーナーでは、この超弩級の物語、38巻を一挙に早読みしていただこう。
名場面、名言カットももちろん、ピックアップ！　今も色褪せぬ稀代なる名作を御堪能あれ!!

■解説：バリバリ早読み委員会

ガンリキ佐橋…あの丹下段平のモノマネでもお馴染みのお笑い芸人。実は昭和の漫画に滅法詳しい好青年（？）でもあります。
ぽん石山…アダルト系雑誌編集者から某有名漫画雑誌の編集者に。伝説の名著『わかれの朝』の共同著者でもある。



知り合った美由紀に、グン。こ～ゆ～横顔に女は弱いのである！

第一部
峠の天才ライダー登場 その名は巨摩 郡17歳!!

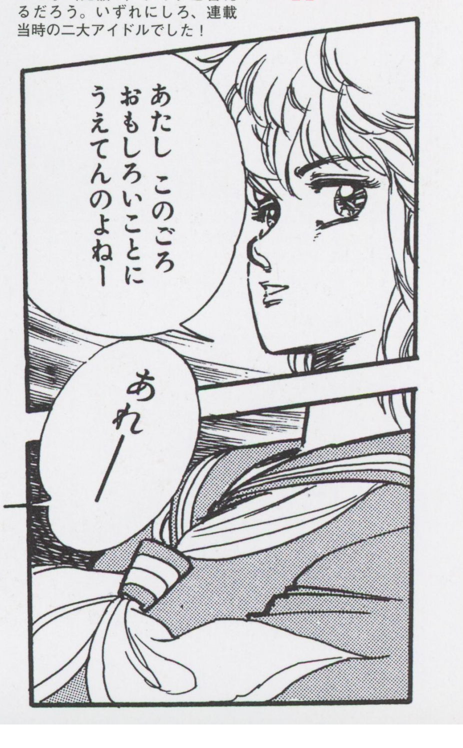
■第1巻■

誰よりも速く。それだけに青春をそそぐ熱きライダー、巨摩郡（グン）は17歳の高校生。ホンダのCB750Fを愛し、親友、沖田比呂と共に日々、峠のワインディングを駆け抜けている。抜群のテクニック、スピードを誇るグン。最早、彼の右に出る者はストリートでは皆無となっていた。

ある日、グンは自分を煙たがる番長グループの西条に呼び出される。しかし、西条を見事、一発でのしてしまう。同級生、一ノ瀬美由紀はそんなグンに目をつける。美由紀はオートバイのレーシングチーム、一ノ瀬レーシングクラブのスポンサー、一ノ瀬電器の社長令嬢だったのだ。グンと比呂を筑波サーキットに誘う美由紀。一方、グンに思いを寄せている伊藤歩惟は偽りのWデートを計画。結果、グンと歩惟、2人の距離が縮まっていく。

歩惟の独り言。完全にグンに惚れてます。そして、第1話でタンデムを拒否していたグンも、しぶしぶながら初めてCBのリアシートに乗せる。

グンを知り、興味を持ち始めた美由紀。なんか、中森明菜タイプのクールないい女である。して、歩惟は松田聖子を彷彿させるぶりっ子（死語！）タイプと言えるだろう。いずれにしろ、連載当時の二大アイドルでした！



■第２巻■

歩惟をタンデムシートに乗せ、筑波サーキットに降り立ったグン。案の定、一ノ瀬レーシングクラブのタチの悪い先輩たちから嫌がらせの洗礼を受ける。が、美由紀の予想通り、グンはぶっちぎりのタイムを叩き出し、先輩たちを蹴散らす。

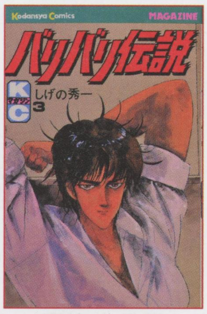
数日後、未だ、グンに敵対心を持つクラブのサトル。仲間を率いて、北陸高校に乗り込み、美由紀を人質にとり、再びグンに挑戦状を叩きつける。怒り心頭のグンと比呂。サトルたちを完膚無きまでに叩きのめす。

ヒロは美由紀に想いを。美由紀はグンに想いを…。そしてグンと歩惟の２人は…。

一ノ瀬レーシングクラブ監督市川のグンに対する言葉。「ヒラメキだけで走ってはダメだ」に続く。この言葉をかけられなかったら、グンは果たして、のち世界に羽ばたくことができただろうか？

第２巻のラストカット。一年で夏が一番好きなんだのシメセリフだ。BGMは絶対に中村雅俊だ。青春している名シーンであります。

市川の先の言葉に悩んでいたグン。少し光が見えた様子。天才も悩む。いや、天才だからこそ悩むのだ。



■第３巻■

「オートバイで死ぬことになる」。一ノ瀬レーシングクラブ監督である市川のこんな忠告を気にしながらも、峠道で必死に腕を磨くグン。そこにスズキの７５０カタナを乗りこなすスゴイやつが現れる。男の名は聖 秀吉。グンと同じ17歳で、小柄だが関西の峠では敵なしと言われていた。

秀吉と勝負するグンは完敗し、CBも大破する。秀吉の言葉もあってか、グンは丸１日をかけ都内のショップまでマシンを押して帰るのだった。

夏休みに入り、美由紀、歩惟、グン、比呂は美由紀の父の別荘へ。しかし、歩惟の単独行動により、暴走族にレースを挑まれることとなる。結果、圧勝するグン。これを機にグンと歩惟の関係はさらに近づくのだった。

勝負の最中、転倒してしまったグンに秀吉は傷の具合を心配しながらも、「そーかい。ならいったるでこのヘタクソがー」の厳しいゼリフ。どちらも天才同士だからこんな関係は成り立つのだ。

秀吉に負けたグン。改めてコースを歩き、敗因を分析する。市川の教えがすでに身につき始めている？

■第４巻■

新学期。なんと、あの秀吉がグンのクラスに転校してきた。

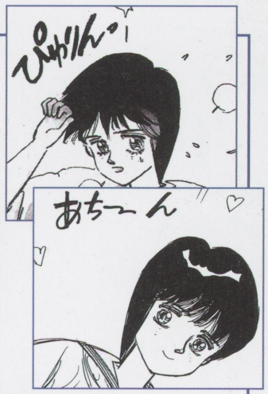
学校では口もきかない程、仲の悪い２人。だが、週末には峠に行き、勝負を繰り返していた。一度も勝てないグン。ジレンマの日々が続く。

そんなある日、美由紀から来年の夏、一ノ瀬レーシングチームから鈴鹿４時間耐久レースに自分と共に出場しないかと誘われる。グン、比呂は快諾。美由紀は残りの１名を探すが、秀吉の噂を聞き、自ら峠へ繰り出す。結果、美由紀は秀吉のテクニックを高く評価する。

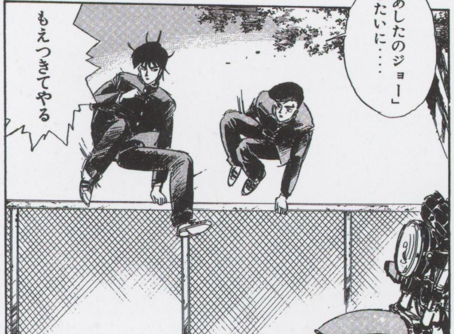
美由紀を大好きなヒロが秀吉に忠告！ 今の男子にこんな渋い言葉が吐けるだろうか？

委員会の目

歩惟の登場擬音のあれやこれや。もう、くすぐったい程に可愛いでしょ？



この時代の漫画には、よく登場する〝あしたのジョー〟。バリバリ伝説でも出てまいりました。丹下段平（佐橋）も、嬉しいぞ、ジョ〜！



クラスメイトとなった秀吉の悪口を言う比呂。それに対するグンの「バイクで負けたうらみを殴り合いではらそうとしてるなんて安っぽいじゃんか」に続く言葉。ライバル秀吉の出現で、オトナになっていくグンである。

すでに秀吉もグンに心底惚れ込んでいる可能性を感じさせるセリフです！ ノッポとは秀吉が付けたグンのあだ名なのだ。

■第５巻■

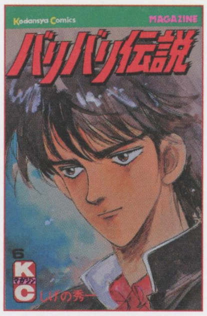
美由紀の提案で、鈴鹿4耐に出場することになったグンと比呂。必要メンバーは4人。グン、美由紀、比呂、そして、秀吉がついに土下座までして参戦を願い出る（本誌24ページ参照）。そんな中、グンは校内で歩惟と階段から落ち、足を負傷する。

４人は年末の走り納めを兼ね、筑波サーキットでの3時間耐久レースに出場することに。グンと比呂、そして、美由紀と秀吉がペアを組んでの戦いが始まった。

足の痛みに耐えながら絶好のタイムを出すグン。秀吉も引けをとらない。しかし、レース後半に比呂が転倒。なんとかグンにつないだ。

バイク免許を取ろうと計画している歩惟。母上は反対。１９７０年代あたりからのバイク３ない運動。「免許を取らせない」「買わせない」「運転させない」。今、思っても実にナンセンスだったなぁ。

グンとともに階段から落ちた歩惟。グンは頭の具合を確かめようと質問する。あい、現在は47歳。美魔女的熟女でしょうかね？

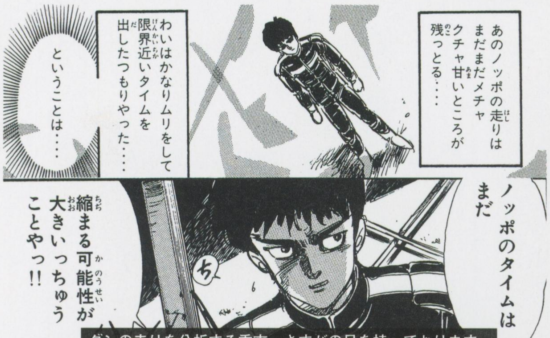


■第６巻■

3時間耐久レースも佳境に。秀吉は、わざとゆっくり走ってグンを待ち、一騎打ちになる。

80Rでアウトからかぶせ、ついに秀吉をとらえるグン。が、バルブサージングによるエンジンブローで転倒してしまう。優勝は美由紀と秀吉のコンビがもぎ取った。しかし、グンと比呂もチームを組んで走ったことで、特有の連帯感を感じていた。

年が明け、雪がチラつくある日、峠に現れた黒いマシンに黒メット、黒のレザーと黒一色の謎の男、剛田。峠を走るライダーを軒並み抜き去り、必殺の「ガードレール送り」というテクで相手を転倒させる残虐な男だった。レースの決着を付けようと峠に行ったグンと秀吉だったが、そこに剛田が現れる。秀吉は妹の知世から剛田の存在を聞かされていた。立ち向かうグンと秀吉。



グンの走りを分析する秀吉。さすがの目を持っております。

■第７巻■

峠に現れた地獄のライダー、剛田。グンは「ガードレール送り」にはまるが、おなじみの「ガードレールキック」でクラッシュを回避。グンと秀吉は剛田とコーナーで併走することで相手の技を封じ、最強のコンビネーションで2台同時にぶち抜くという屈辱を味わわせた。さらに剛田が追いついて来たところで秀吉の「ガードレール送り」返しが決まる。

剛田はグン達に、この峠で妹が、ライダー達の危険な運転により命を落としたと告白する。すなわち、剛田の行動は妹の仇打ちゆえのものだった。グンは剛田を、まるで筋が通ってないと一喝。

剛田の身の上話に同情するも、グンはライダーとして、きりりとスジを通す。この前のコマで、妹思いの秀吉が見せる一瞬の表情も見逃せない。

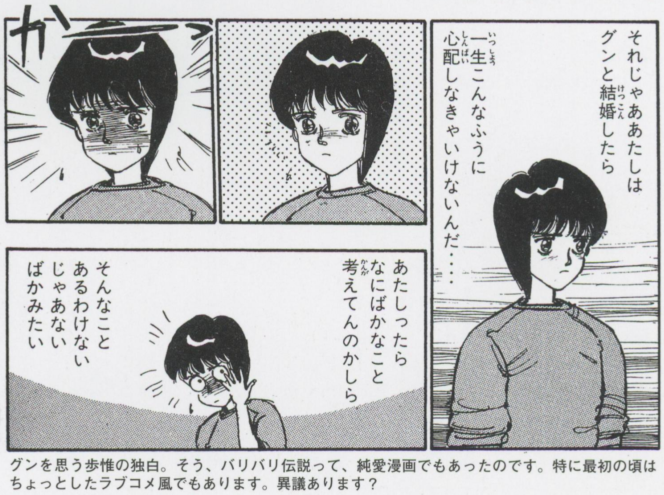
やがて、ライセンス取得のために鈴鹿での練習走行が始まる。果敢なるチャレンジ精神で、テクを次々に身に付けていくグン。

そんなある日、鈴鹿からの帰り道。秀吉は交通事故で死んだ両親の墓参りに向かった。秀吉のプロライダーになるという固い決意の理由が明らかになっていった。

グンに想いを寄せる白川美希子に「あんたと特定のつきあいをする気ねーんだ。わりーけど」とはっきりと返事をするグン。この真っ直ぐさ、昭和のヒーロー、あの健さんとダブります。

このテのメカ解説やら講座なんかもバリバリ伝説のウリでした。穴があくほど見たもんだ。ね！レーシングスクールなどの費用は連載当時のもので、現在では異なっているため、料金や講習会日程などの詳細は各サーキットのホームページを参照してください。

■鈴鹿サーキット：http://www.suzukacircuit.jp/smsc/division/license.html
■ツインリンクもてぎ：http://www.twinring.jp/trmc-s/
■筑波サーキット：http://www.jasc.or.jp/license/kitei/
■菅生サーキット：http://www.sportsland-sugo.jp/school/c_license/

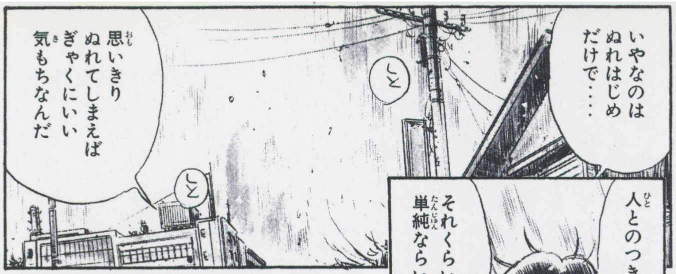


グンを思う歩惟の独白。そう、バリバリ伝説って、純愛漫画でもあったのです。特に最初の頃はちょっとしたラブコメ風でもあります。異議あります？

■第8巻■

鈴鹿4時間耐久レースがいよいよ迫ってきた。グンたち4人は出場するためにF3ノービスレースに参戦する。鈴鹿サーキットに立った4人だが、各々のマシンはハヤミ・レーシングチームのエースライダー高根沢にプラグを緩められるという悪質な妨害工作を受ける。まったくエンジンが吹けない中、最後まで走りきった4名。全員、4時間耐久レース出場の資格を得ることが出来た。

夏が来た。鈴鹿4耐レースが開催される。ペアはグンと秀吉。美由紀と比呂で始まった。炎天下の中、秀吉と美由紀が一番手でスタート！



人付き合い全般についてのセリフかもしれないが、秀吉との関係について言っているのか、はたまた、父親との関係を言っているのか…。時折、詩情にあふれた表現が出てくることも「バリ伝」の魅力のひとつ。

■第9巻■

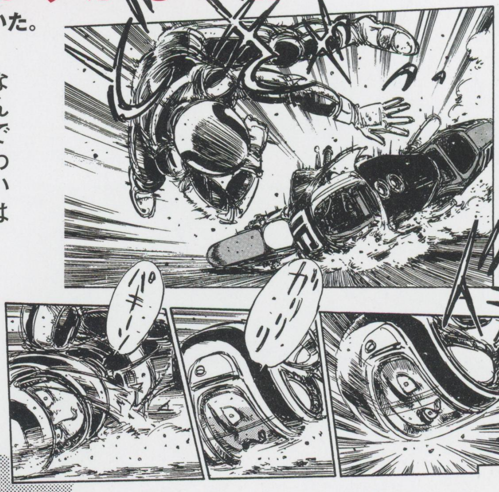
驚異的なスピードで周回するマシンが1台。ゼッケン16のグンだ。どよめくスタンド。あれよあれよと抜群のテクでセカンドグループからトップグループに食い込んでいくグンと秀吉ペア。だが、この期に及んで、ライダー交替の際もいがみ合ったままのように見えた。

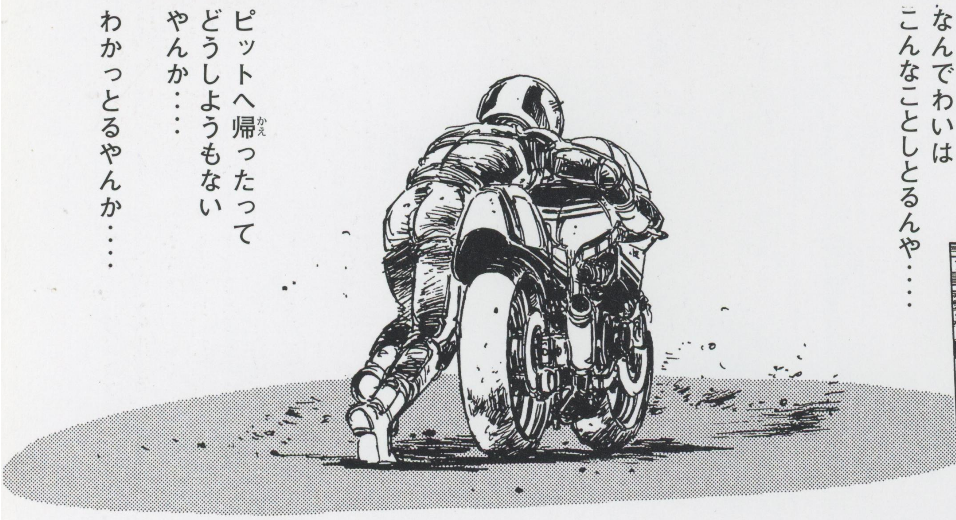
そんな中、2人の追い上げに嫉妬した高根沢がまたもや妨害工作を！コーナー入り口で突然車体を振るという走路妨害で、秀吉、まさかの転倒となる。下のセリフはグンが秀吉の転倒を知った時。グンになんとかマシンを届けようとする秀吉と同様、すでに2人はお互いを認め、信頼しあっていた。ボロボロの体とバイクを精神力で押し、なんとかグンに繋ぐ秀吉。一方、美由紀も不覚にも転倒。しかし、彼女も根性を見せ、レースを続行し比呂に繋ぐ。鬼神の走りでグンは2位にまで浮上する。

「今日はコンディションがいい。全身の神経が、カミソリみたいに研ぎ澄まされていくのがわかるよ」に続く凄味のあるひとコマ。天才のアスリートは詩人でもあるのか。とことんかっこいい。

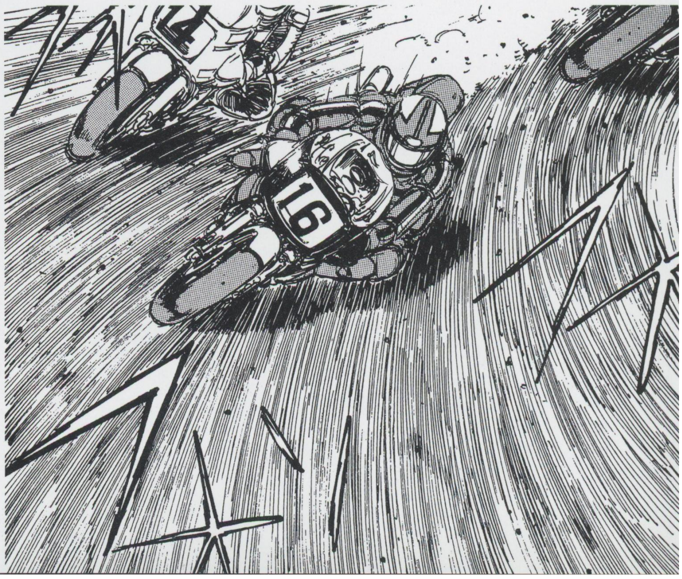
あいつは絶対転んだりしない!!
そんなことが‥あるはずがない!!

秀吉の転倒を聞いたグン。その技量を強く信頼していた。

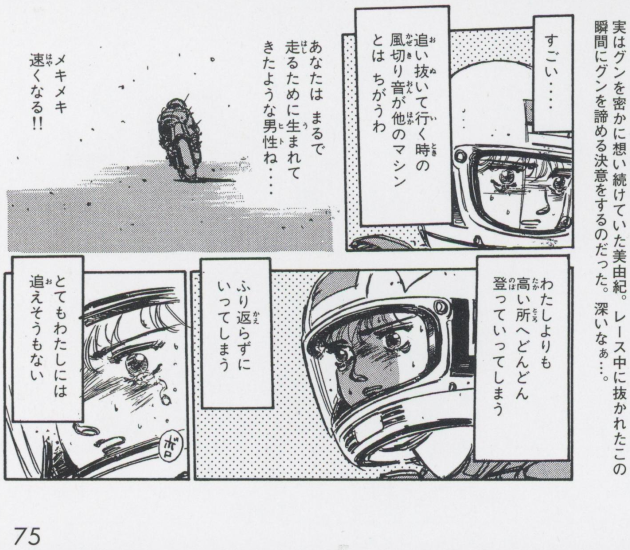




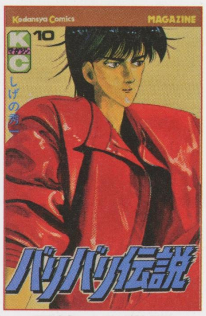
転倒した秀吉。意識朦朧の中、立ち上がり、「あいつのとこまでこのマシンをとどけるまでは‥‥。わいはぶったおれるわけにはいかん!!」とマシンをピットロードに向け押し進む。秀吉のライダースピリットとグンに対する責任と期待、恐るべしだ！



レースでのド迫力シーン。惚れ惚れしてしまいます。これぞ、しげのマジック！疾走するマシンは本当に美しくリアルで、一度でもオートバイに乗ったことがあれば、たとえグンとは大幅に速度域が違っていても共感できます！

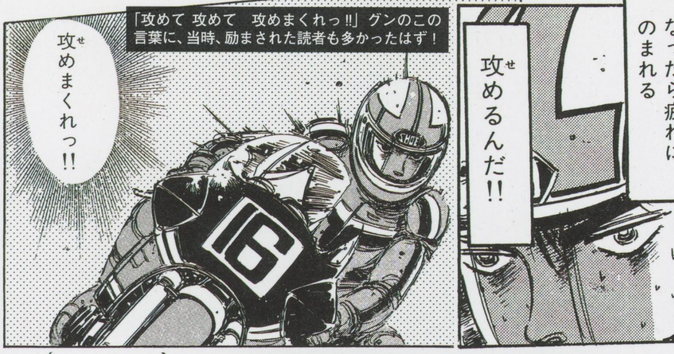


実はグンを密かに想い続けていた美由紀。レース中に抜かれたこの瞬間にグンを諦める決意をするのだった。深いなぁ…。

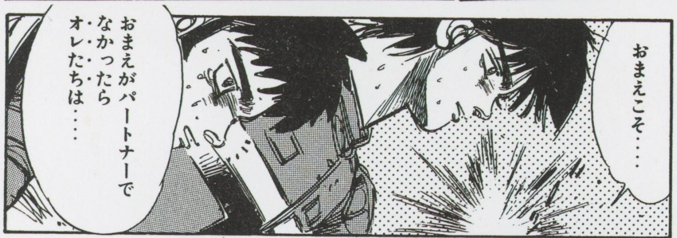


■第10巻■

レースも残り30分を切った。最後の死力を尽くし猛然と追い上げるグン。ついに最後の最後でトップに立ち、見事、グン&秀吉ペアが表彰台の真ん中に立った。
　涙しながら初めて友情を確認しあう2人。比呂と美由紀の間には友情以上のものが芽生えてきた。
　数日後、比呂の中学時代の知人、秋山が歩惟に近寄ってきた。その秋山とグンは2輪対4輪で峠にてレースをし勝利。そのまま、元の鞘に戻ると思いきや、グンと歩惟の仲はぎこちない状態になってしまう。



「攻めて 攻めて 攻めまくれっ!!」グンのこの言葉に、当時、励まされた読者も多かったはず！



優勝を決めて、ついに氷解するグンと秀吉。二人の間に真の深い絆が生まれた瞬間だ。

あばよ秀吉
あの世で鬼でも‥‥ぶっちぎれ

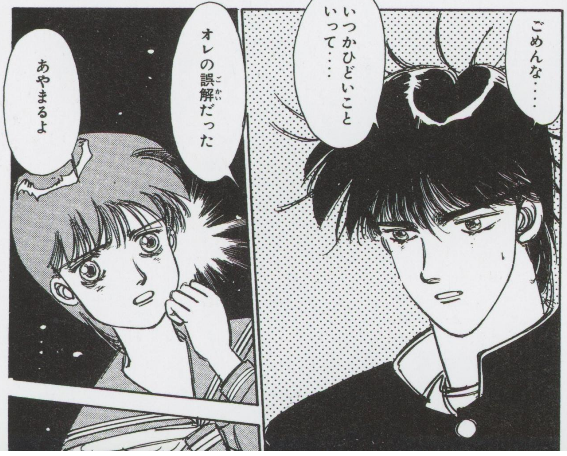
グン、秀吉のカタナを天に送りつつ、決別の言葉。

■第11巻■

依然、秋山の出現によりグンと歩惟のギクシャクが続いている。お互いの誤解は根深くなっていく一方だ。そんな時、秀吉には有力チームからの誘いがきた。もちろん、秀吉はプロになるための道を選択する。
　すでに自分たちのテクは公道レベルではないことを知ったグンと秀吉は最後の峠を走る。ところが不幸は突然やってくる。秀吉は転倒したバイクを避けようとし、対向車と接触。帰らぬ人となってしまった。
　救急車で搬送中、絶命しているはずの秀吉の口元が動く。「ノッポ：は‥‥や‥‥な‥う‥な‥」。呆然としながら秀吉の名を呼ぶグン。

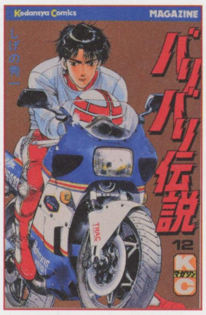
秀吉は生前、グンに言っていた。〝カタナのパーツ一個一個はおれの血と汗の結晶だ〟。グンはこの言葉を胸に、事故後のカタナにガソリンを撒き、荼毘に付すのだった。「あいつといっしょに‥‥送ってやるんだ」「最後までおまえとカタナを抜けずじまいか‥‥」「これじゃ勝ち逃げじゃねえかよ」「バカヤロウ おれはお前のことなんか思い出さねえぜ」「すぐに忘れてやらあ‥‥」。グンの頬に止めどもなく涙が伝う。

すでに心肺停止状態の秀吉がグンに語りかける。救急隊員にも聞こえていることから、グンの幻聴ではない。秀吉の強い思いが、奇跡を起こしたのか？



自分の非を認めて謝るグン。秋山のデタラメを真に受けて、歩惟に「顔も見たくないね」と言ってしまっていた。仲直りをしたところで第1部が完了する。

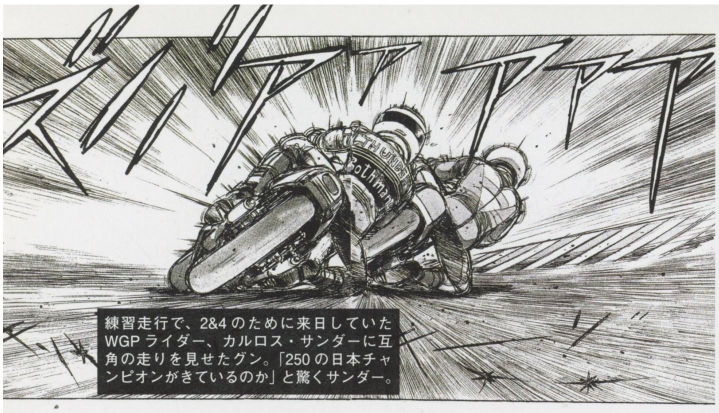
第二部
全日本ロードレース参戦 国内最強のライダーへ！



■第12巻■

高校生活もついに終わってしまったグンたち。久しぶりにグン、比呂、美由紀、歩惟が誰もいない学校内に集結。静かに別れを惜しむ。

B級ライセンスを獲得したグンはいよいよ筑波サーキットで本格的にデビュー。フォーミュラ250の全日本ロードレースGPの第1戦に挑む。予選で2位のタイムを出し、決勝も上々のすべりだしのグンはA級ライダーたちと互角に渡り合った。



練習走行で、2&4のために来日していたWGPライダー、カルロス・サンダーに互角の走りを見せたグン。「250の日本チャンピオンがきているのか」と驚くサンダー。

全日本第1戦の予選を終えたグン。すでに高校生時代の面影はなく、プロライダーとしての凄みがうかがえる。

■第13巻■

B級ながら超攻撃的な走りで観客を魅了したグン。市販レーサーベースながら、決勝は見事、3位に入った。レース終了後、グンを自分のものにしたいレースクイーンのヨーコと取り巻きたちにからまれるが、持ち前の腕っぷしの強さであっさりと勝利。数日後、グンのチームにA級ライダーの荻野目 誠が加入する。美由紀も顔見知りの実力派だが、相当のひねくれ者。美由紀の気も重い。

全日本ロードレース第2戦は菅生。グンは予選でスリップし、13番手で決勝に臨む。タイヤのスリップを目一杯コントロールして攻めるが、高速サーキットの菅生ではワークスチームとの差はあまり詰まらない。残り10周にさしかかった時、雨もチラついてくるが、これを好機と勝負に出る。

今日は250の日本チャンピオンが来ているのか!?

WGP250チャンプのサンダー、練習走行でグンにインから刺される。

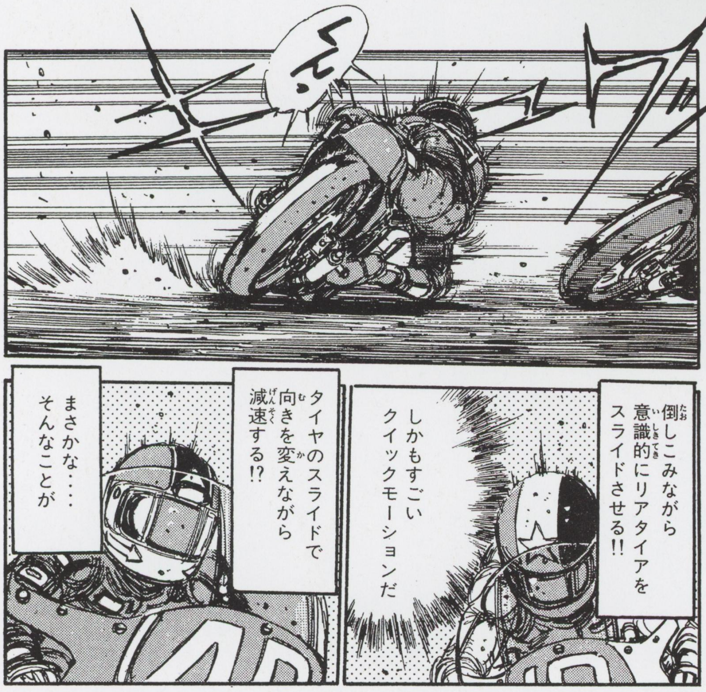
■第14巻■

グンは雨を味方にして思い切りの良いコーナリングで、一気にトップに追いついた。が、ラスト一周で転倒！ 結果、リタイアに終わる。

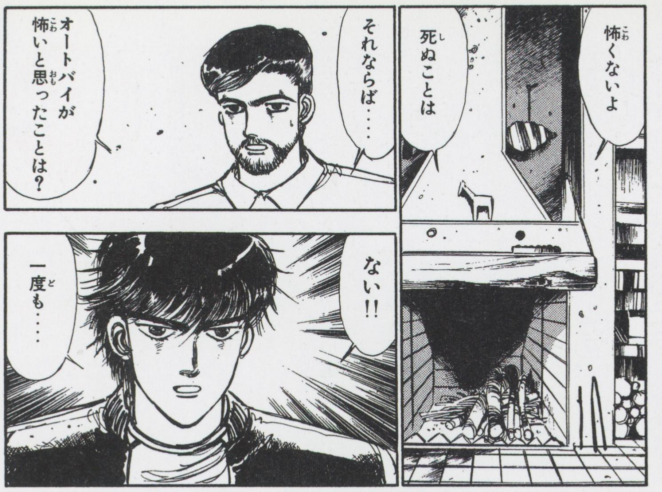
第1戦筑波では予選2位 決勝3位。第2戦菅生では予選13位 決勝リタイア。現時点のポイントランキングは5位となった。再び、レースクイーンのヨーコがグンを尋ね、いきなり告白。が、グンは相手にせず、ヨーコはフラれてしまう。

鈴鹿での第3戦が始まった。グンは予選を3位で通過。荻野目は8位。上々なる成績のグンだが、29位の選手が妙に気になっていた。星野アキラ17歳・高校3年生。グンのコーナーリングテクを完璧コピーしようとする才能あふれるライダーだった。

レースでの駆け引きなどもこと細かく解説されているバリバリ伝説。本誌インタビューで中野真矢さんも言っているが、まさにリアルそのもの！ こうしたディテールの緻密さに、読者はどっぷりとハマったのでした！



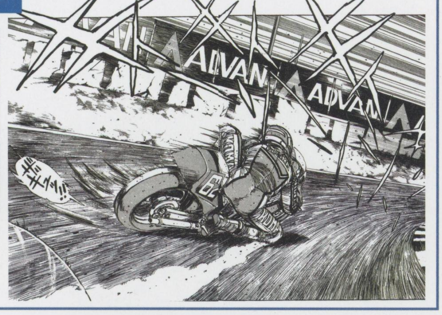
グンのコーナリングを目の当たりにしたA級ライダーたちが驚愕！ グン、理想のコーナリング体得に向けて、着々とステップアップの模様。



カメラマンの叔父に「おまえ、死ぬことがこわいか？」と問われるグン。即座に、怖くないと答えるが、グンの目に破滅の光を感じ取っている叔父は続ける。「おまえのその目に映し出されているものが変わらない限り、すなおにおまえのレース活動を応援する気にはならない」。

風邪をひいてダウンした歩惟の家にグンは見舞いに訪れる。見舞いの別れ際に歩惟に向かって。グン、初めての告白。熱、下がらんよね、こんなこと言われたら！

委員会の目

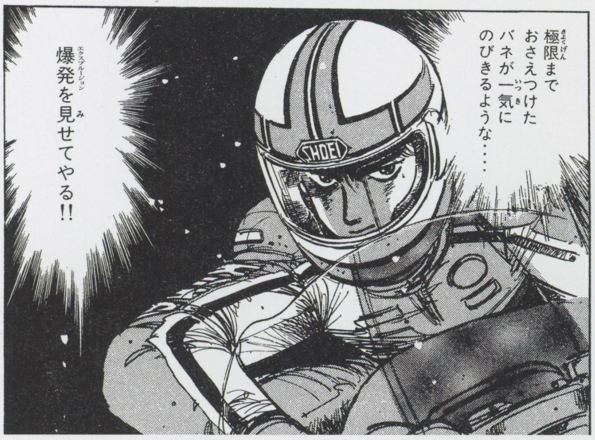


ちぎれたコンパウンドがヘルメットに!! しげの作品、こうした臨場感がたまりません！

■第15巻■

第3戦、スタートで出遅れるグンだが、その顔に動揺の影はない。中盤から終盤にかけてガンガン追い上げていく。歩惟、そして彼女の弟の歩樹も観戦する中、グンに横恋慕するヨーコの姿もあった。一方、決勝に残ったアキラも善戦するが無念の転倒、リタイア！ 実はアキラ、グンに憧れを抱いており、それゆえのコピーライディングだったのだ。

最終ラップ。トップライダーたちとの争いを制して、最終コーナーから最初に出て来たのはグンだった！ 大歓声に包まれ、初勝利に酔うグン。しかし、その目はすでに第4戦筑波を見据えていた。



全日本第3戦の鈴鹿では、マシンの調子はこれまでで一番良く、4耐のときと同じ、全身の感覚がハリのようにとぎすまされていったグン。路面のシミまで見えたのはもちろん、「シリンダーの中を往復する二個のピストンが見える」。レース前半はタイヤを温存し、はやる気持ちを抑えに抑えて、後半の残り8周で爆発！ ワークスマシン相手に8秒差を跳ね返して優勝した。

200キロで走っていても路面のシミまで見える!!

全身の感覚を研ぎすましたグン。極限の感性でひた走る。

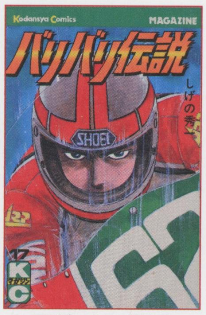
日々はS工大に通う大学生でもあるグン。ある日、校内で、二輪自動車部が主催する『裏山サーキットタイムトライアル競技会』の開催を知る。元峠ライダーの血が騒ぐグン。早速、エントリーし、当然の如く、コースレコードにて優勝する。

第4戦の筑波では予選2位、決勝1位で2連勝を果たす。全日本のタイトルも射程距離となってきた。次なる舞台は再び鈴鹿。予選を3位で通過するが、なんと1位は星野アキラ！ 熱い決勝が始まった。

■第16巻■

メカニック太田の名シーン。グンの活躍はこうした仲間の努力あってこそ可能となるのだ。タイムが出ないことをメカニックたちのせいにして、チーム内の雰囲気を最悪にしたハヤミ・レーシングの高根沢と違って、グンはどんな状況でもメカニックを責めたことはない。チームの力をひとつのベクトルにまとめることもライダーの力量。

アキラもまた、一人の優れたライダーであった。努力を人に見せないグンに対して、アキラは身体を痛め続けても、練習走行をやめない。従来の主人公タイプである。



■第17巻■

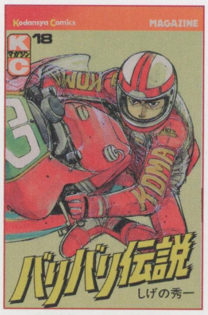
第5戦決勝も中盤に差しかかっていた。グンは順調にトップグループに喰い込み、残すところ4周で先頭に立つ。が、後ろからものすごい追い上げを見せるアキラ。グンはまさかのシフトトラブルで失速し7位に。優勝はアキラにさらわれる。

第6戦菅生もワークスマシンを与えられたアキラが勝ち、グンは4位。そんな折、新しいメカニック、島崎がやってきた。グンと歩惟は夏休みを利用して海へと向かう。日帰りの予定だったが、グンは1泊しようと提案する。初めての2人だけの夜。しかし、歩惟はごく薄く作った酒に酔いつぶれ寝てしまいプラトニックな思い出となる。

第7戦の筑波サーキット。新メカニックの島崎が作ったマシン、ホンダRS250シマザキ・スペシャルに跨り、グンが再び始動する。

グンの変化を感じ取る市川。目の前にいるのはノービスで秀吉に対抗心を燃やしていた頃と同じ、ギラギラしているグンだったのだ。

酒に酔い、日頃、思っていた切なすぎるほどの心をぶつける歩惟。グンは叔父に言われたこととダブらせ、「大事なこと」について理屈では理解するが‥‥。



■第18巻■

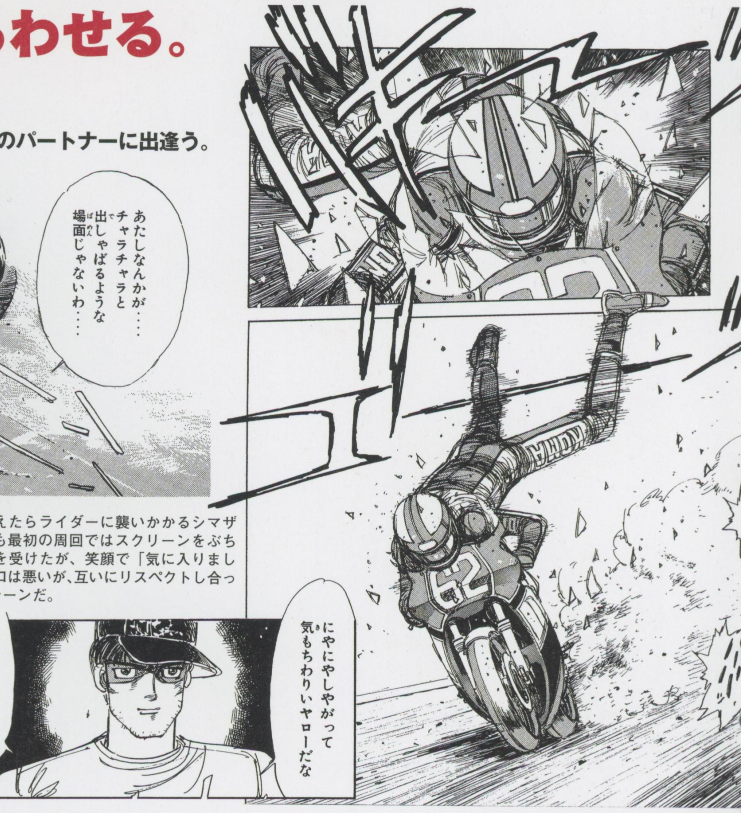
ニューマシンは相当なじゃじゃ馬だが、調子はすこぶる良く、グンは勝利を確信する。すると、チームメイトの荻野目がグンの試乗タイムを見て驚愕！ マシンを借りてコースに出るが、なんとクラッシュさせてしまい、バイクは大破。予選はTカーで乗り切るが、スタート直後の第1コーナーでイン側のマシンがスリップして、転倒リタイアとなる。

第8戦の筑波。グンはシマザキ・スペシャルにも慣れ、予選を3位で通過する。ポールは、もはや最強のライバルとなったアキラだ。

決勝。グンはニューマシンの手応えを確実に感じながらアキラとのデッドヒートを繰り返す。そしてコーナリングでの新ドリフトをカタチにしたグンが残り8周で3位に。ついにヤマハワークスを射程に捉える。

競争相手に手痛い一撃をくらわせる。まさに凶器ってわけだ‥‥。

「走る凶器」シマザキ・スペシャルを理想のマシンと言い放つグン。最高のパートナーに出逢う。



わずかでも操作を間違えたらライダーに襲いかかるシマザキ・スペシャル。グンも最初の周回ではスクリーンをぶち割るという手荒い挨拶を受けたが、笑顔で「気に入りましたよ」と告げる。島崎も口は悪いが、互いにリスペクトし合っている気持ちが伝わるシーンだ。

久しぶりにサインボード役と誘われたが、歩惟はきっぱりと断った。容姿もそうだけど、精神面でもオトナになってます。グンのことをひたむきに支える存在へと成長する姿も見逃せない。

■第19巻■

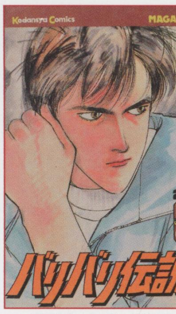
残り2周、グンとアキラの激しいドッグファイトが続く。最後はまさかのアウトからアキラをかわしたグンが優勝し、アキラの4連続Vを見事、阻止した。

残るは鈴鹿での最終戦。そこにあのWGPライダー、カルロス・サンダーがスポット参戦することになった。一ノ瀬レーシングチームはグンをチャンピオンにするべく、マシンをさらにパワーアップする。その名もシマザキ・スペシャル2。一方、グンは歩惟にチャンピオンになったら、コンチネンタル・サーカスを回ると伝える。動揺を隠せない歩惟。

最終戦、グンは予選を3位につけた。しかし、その前夜、グンに電話があり、「歩惟を預かった。明日のレースに負ければ無事返してやる」。グンは迷わず、鈴鹿から、歩惟が監禁されている東京に向かう。

ただただ、拍手！ ちなみに東京へは愛車RX-7にて、高速をリミッターを効かせてかっ飛んだ。グンは4輪のテクニックも卓越していたのだ。

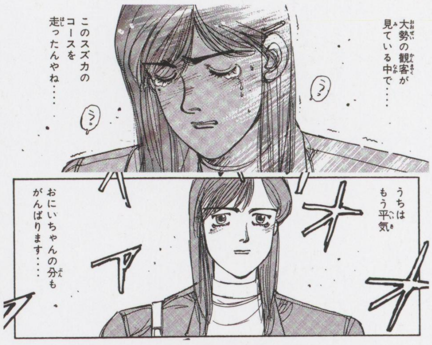
抜群の身体能力の持ち主だ。そりゃ、グン、喧嘩も強いに決まっているのです！ 歩惟を拉致した野郎どもをことごとく倒す！



■第20巻■

歩惟は北陸高校に監禁されていた。実は監禁を計画したのはレースクイーンのヨーコだった。男どもに乱暴されそうになる歩惟。ヨーコは歩惟を庇おうとするが、男たちは止められない。そこにグンが現れ、悪党全員を倒す。

不眠不休で、歩惟と鈴鹿に戻るグン。睡眠もほとんど出来ないままレースに挑むことになってしまった。予想通り、断トツに速いカルロス・サンダー。しかし、グンはシマザキ・スペシャルⅡを駆り徐々に追いついていく。グンの存在に気づいたサンダーはラスト3周でグンにトップを譲るが、なにか作戦があってのことのように見えた。

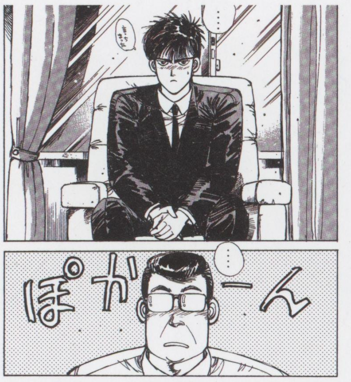


秀吉の妹、知世が鈴鹿に来て、美由紀と再会。が、レースを見ずに去っていく。兄の死から、少しずつ立ち直って行く様子が繊細に描かれている。

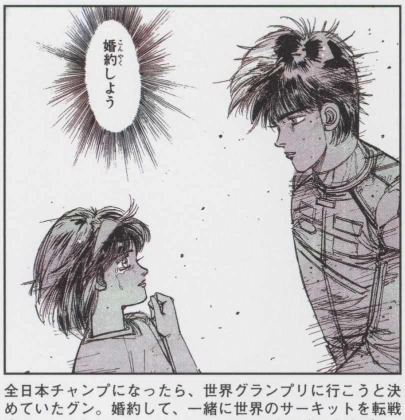
■第21巻■

最終戦ファイナルラップ。130R手前のストレートでサンダーが前に。しかし、周回遅れをパスするため、サンダーはわずかにスピードロス。シケインではオーバースピード気味に飛び込んだグンだったが、前後タイヤのスライドをコントロールし、サンダーの前に出て、そのままチェッカーフラッグ！ 全日本チャピオンを優勝で決めた。抱きあうグンと歩惟。グンは囁く。婚約しよう。

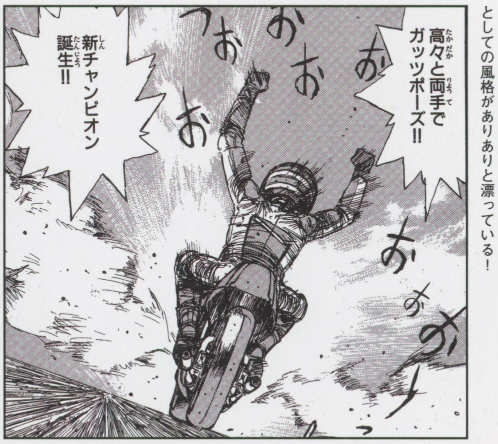
そして、第三部「世界GP戦」スタート。鈴鹿サーキットでHRCワークスのNSR500に初めて乗るグン。最初は250スタイルのライディングでは500のパワーを生かせないでいたが、1周ごとにタイムを着実に縮めるグン。WGPのトップライダーと同じタイムを出すと宣言してタイムアタック開始！



歩惟の家を訪れ、父親に婚約について話をするグン。こんな緊張した面持ち、レース前でも見せたことありません。



全日本チャンプになったら、世界グランプリに行こうと決めていたグン。婚約して、一緒に世界のサーキットを転戦するコンチネンタル・サーカスについて来てくれと告げる。



ついに全日本チャンプとなったグン。それもWGP250の王者であり、500にステップアップした後もランキング上位をキープするサンダーに勝利して。グンの後ろ姿にも、ビッグライダーとしての風格がありありと漂っている！

第三部
日本を制したグン。世界へと羽ばたく！

■第22巻■

鈴鹿でのタイムアタックで抜群の記録を叩きだしたグン。しかしHRC監督の梅井に、歩惟とこれ以上進むことを「ドクターストップ」として止められてしまう。

歩惟も高校生活を終え、グンと共に万感の想いを胸に世界に羽ばたく。いよいよ、WGPに参戦だ。最初に降り立った地はスペイン。ハラマサーキットに向かう。公式練習に入るとそこには世界トップクラスのライダーたちがわんさかといた。ワイン・ガードナー。エディ・ローソン。クリスチャン・サロン…。歴戦の猛者たちと同じステージで、グンの予選タイムアタックが始まる。

グンの父親は高身長、アメリカで成功、しかもハンサムでジェントルマン。ロサンゼルス在住であります。「父親らしいことはできていない」という言葉どおり、放任主義の傾向あり。

成田でグンとを見送った後の美由紀。やはり、グンのことを愛していた。2人が婚約をして、世界に旅立った今でも、まだ、その想いは吹っ切れていないのだ。

「GPレースは新人には決して甘くないはずだ」「どんな苦しい時でも」に続く父のアドバイスが下のコマ。レースでも事業でも、最後に笑うための秘訣であるとグンに教える。

■第23巻■

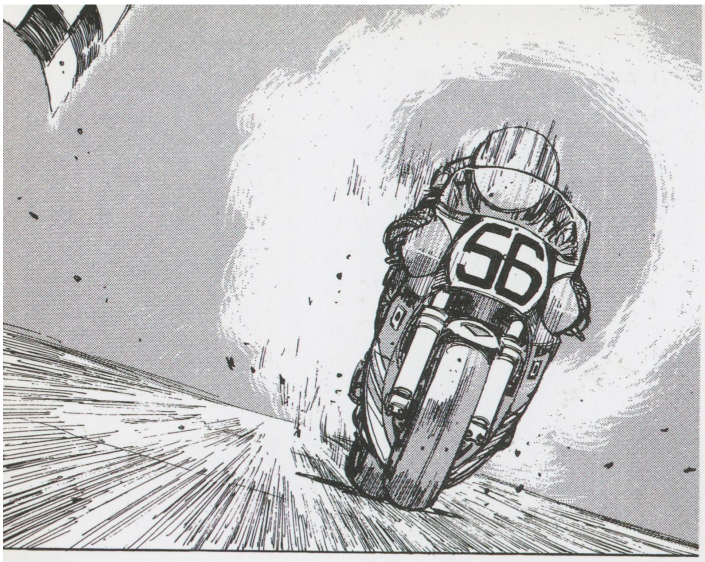
海外初戦となるスペインGP。予選の結果は世界の強豪相手に上々の5位。そして、決戦当日、グンでもプレッシャーを感じているのか「地に足がつかない感じ」と独白する。

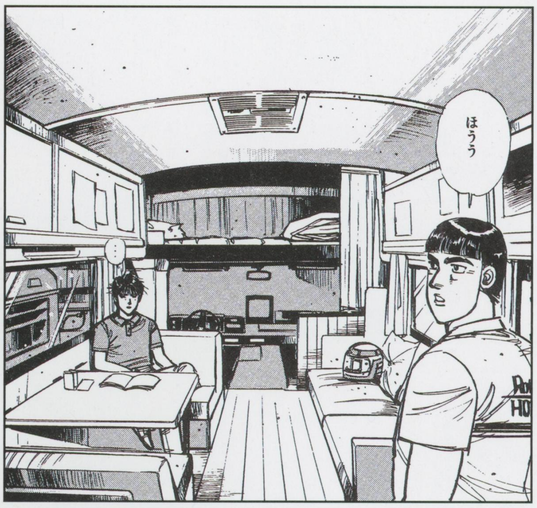
決勝スタート。やや出遅れるグンだが徐々にいつものペースを取り戻し、1年落ちだがワークスマシンをさらに自分のものにしていく。そして、大歓声の中、7位の好成績でフィニッシュをする。

翌日。ボスであるホンダワークスHRC監督の梅井が現れ、グンにこう告げる。「2週間後の西ドイツGPホッケンハイムでは。10位以内にはいることもできないだろう」。果たして、梅井の予言は当たるのか？

楽しくなって来たぜ。楽しくって楽しくってどうしようもないや。

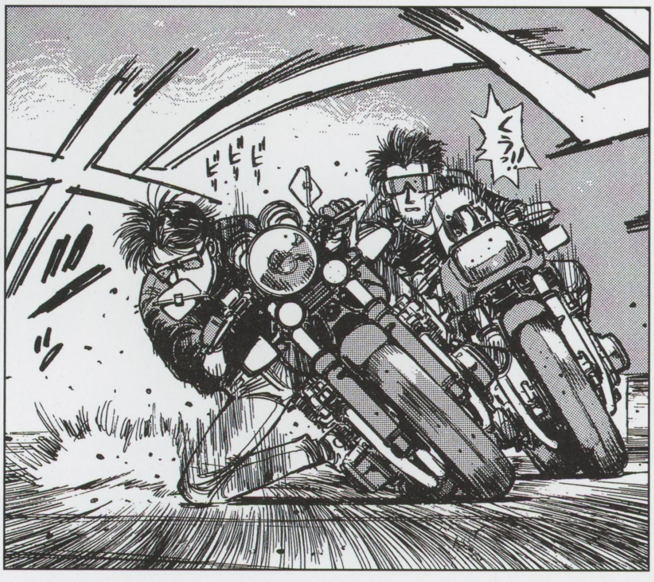
ワンミスが命取りになるWGP500決勝で、グンが上位ランカーを追いかけながら。



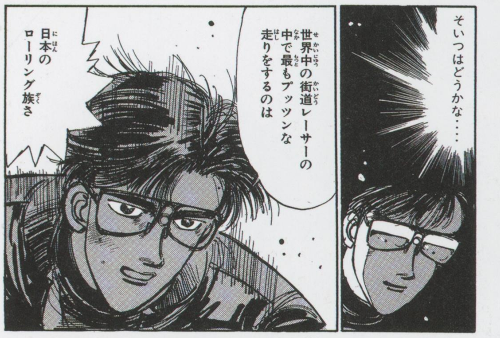


レースウィークはグンと歩惟、モーターホームに住んでいます。いわゆるキャンピングカーの大型版。おかっぱ頭の梅井監督、ご訪問の図です。実はWGPのパドックにモーターホームを持ち込んだのは、このあと、ヤマハ・ワークスの監督として出てくるケニー・ロバーツが最初なのです。

世界GP緒戦。相当の重圧に耐えての決勝7位という成績。ピットも感動するほど、上出来だ。



スペインから北上してフランスとの国境にあるピレネー山脈にさしかかった時、スペインのカミカゼ競争族に「一人につき1万ペセタ」のレースを持ちかけられる。グンはCB750Fを族から借り、全員と勝負。ドリフトや必殺ガードレールキックを繰り出し、わざと先行させた全員をパス。族のリーダーが乗っているのはGSX1100Sカタナ。ワインディングでカタナと勝負というのは「バリ伝」ファンには、たまらないシチュエーション！



「たいしたことないぜ日本のローリングキッズなんざァ」と言われカチンと来たグン。日本のローリング族が世界一ブッツンだったのか…。

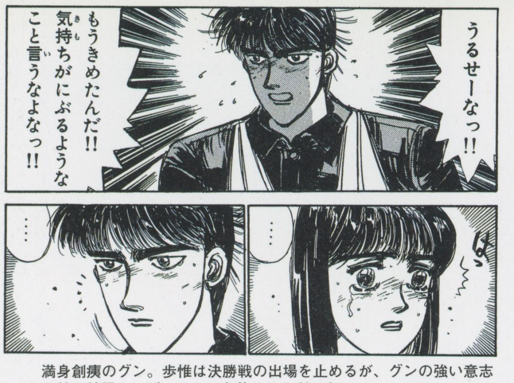
■第24巻■

スペインGPも終わり、次の開催地西ドイツ（※当時、現ドイツは東と西に分断されていた）へ。グンと歩惟は観光も兼ねて、RX-7での移動を計画するが、ひょんな縁で、ドイツ人の少年ハンスも連れて行くことになる。そんな道中、ピレネー山脈に入った頃、グンは地元のローリング族にからまれ、勝負を挑まれてしまう。

現役プロのGPライダーにして、元峠の神様だったグンが負けるはずはない。得意のキックターンも披露して圧勝する。

グン一行はパリに。数日を過ごした後、西ドイツのホッケンハイム・リンクに入った。グンは4回目の予選で好タイムを見事に出すがいつもとは様子が違う。そのまま、もう1周タイムアタックに入ったのだ。太田の胸に嫌な予感が芽生える。

少年ハンスの質問に赤面する歩惟。日本でも2度、試みてはいるのですが、まさかの事態でチャンスを逃し、ヨーロッパまで来てしまいました。



満身創痍のグン。歩惟は決勝戦の出場を止めるが、グンの強い意志の前に結局、レザースーツを着せるのだった。

タイムアタック2周目を快調に飛ばすグン。信じられない区間タイムを出し続けた直後、太田の危惧は的中する。グンは転倒してマシンは大破。右手の小指骨折。そして手首の靭帯も痛めた。さらに軽度だが脳しんとうを起こしたため立っているのもおぼつかない。

翌朝の決勝当日、前日からの雨がまだ降っている。身体の痛みは未だ治まらないグン。そこに少年ハンスのおじミューラーがやって来て言う。「こんな雨はすぐにやんで午後には太陽が顔を出しますよ」。このあたりの天候を熟知しているミューラーならではの読みだ。グンはその言葉に閃く。そして、グンはタイヤをインターミディエイトにセットし、予選3位からスタート。ボロボロの体にムチを打ちながら執念で走り続けるグン。出遅れながらも、レース後半に7位にまで追い上げる。

■第25巻■

グンの走りを見ながら監督のケニー・ロバーツとラルフの会話。東西問わず、肝心なのは精神力。

グンは残り4周でローソンを抜き5位にあがる。雨はピタリと止んだ。残り2周にしてトップグループに追いつき、同じくインターミディエイトをチョイスしたトップのサロンと並ぶ。ところが、最終ラップのザックスコーナーで、まさかの転倒！マシンに乗り再スタートすると、その追い上げに熱狂した場内全体がグンのニックネーム「ガン・ボーイ」コールで湧き上がる。結果、7位でゴールイン！

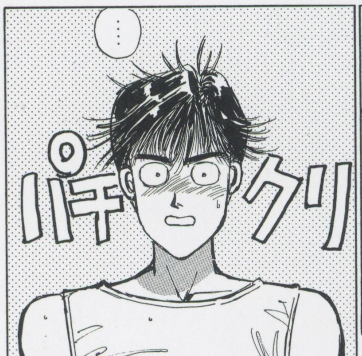
グンと歩惟はイタリアまで車で移動する。若い2人はお互いの愛する気持ちを確認しあいながら、オートドローモ・ミサノ、別名サンタモニカのサーキットに入る。イタリアGPにはケニー・ロバーツの秘蔵っ子、19歳のアメリカ人ライダー、ラルフ・アンダーソンがスポット参戦する。

■第26巻■

トップでなけりゃ オレはイヤだ!!

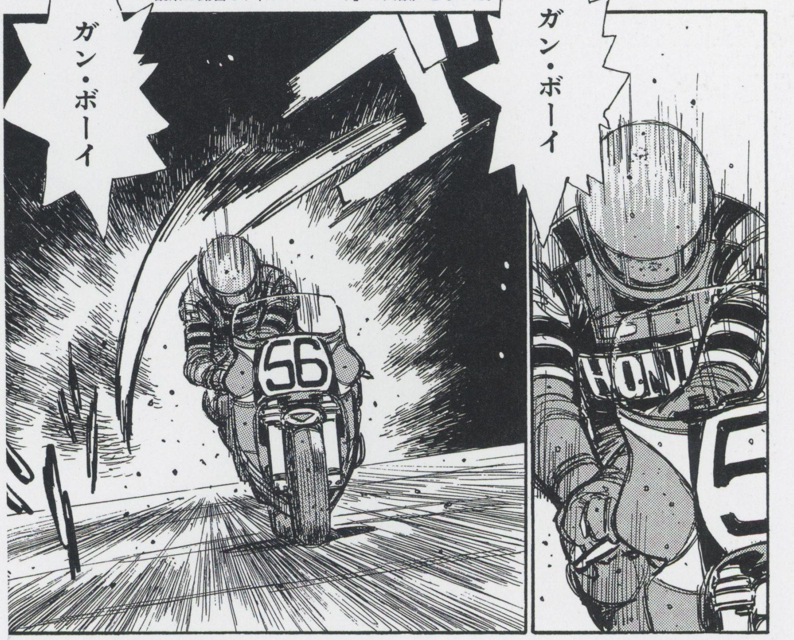
予選で負傷したグン。右手の痛みに堪えながら、トップのC・サロンを抜こうとする

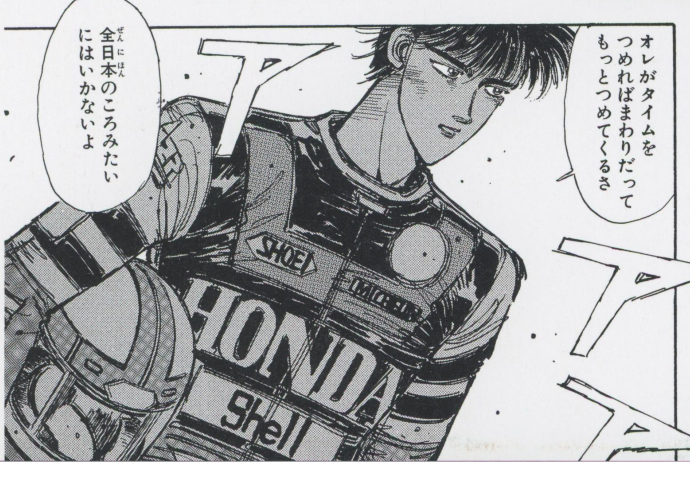
イタリアGPを前にリゾート地リミエでくつろぐ2人。ビーチでも上の空でレースのことばかり考えているグンに、歩惟は日本への帰国を口にする。必死で止めるグン。結局、ウソに決まってると歩惟はグンの胸に飛び込んでいく。



昼間の騒動で、より、2人の距離は近づいた。いよいよの夜…だったが、度重なるチャンスを逸し続けて、グン、大ショック！

転倒後は、右手はスロットル操作すらままならない状態。左手でカバーするその姿にホッケンハイムの観衆は昂奮し、「ガン・ボーイ」の大歓声となった。





イタリアGP、予選が始まる。グンの右手はまだ完治していない。何度もアイシングを繰り返し、痛みに耐えながら予選では6番手に食い込む。ラルフは2番手に入り、早くもパドックの注目を集めていた。

翌日の決勝。スタートで好位置をキープし、ガードナーと抜きつ抜かれつのバトルを展開。リアタイヤのグリップを失ったガードナーをかわし、18周目には周回遅れにラインを塞がれたラルフとついに並んだ！最強のライバルとのドッグファイトが始まった。

■第27巻■

予選でかなりのタイムを出したグン。が、実にクールな判断をする。世界を舞台に戦うにはただ熱いだけじゃダメなのだ。

■第28巻■

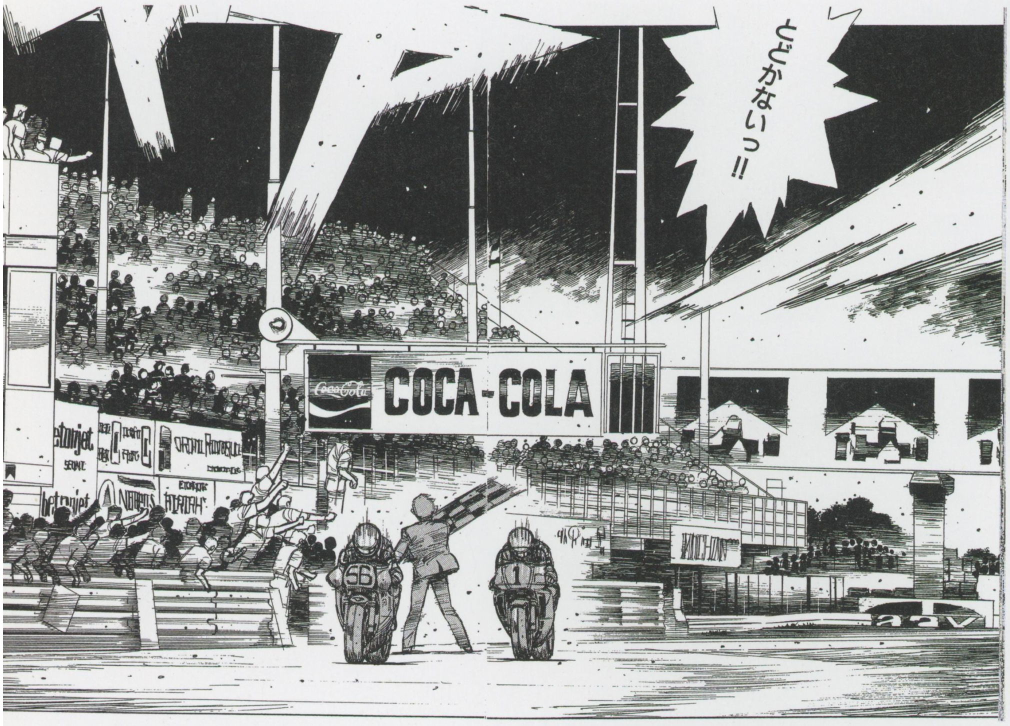
グンとラルフの凄まじいデッドヒートは続いたが、2位争いに差し掛かったところで状況は一転。ラルフは同じチームのマモラと接触し転倒してしまう。

単独2位に上がるグン。その強気なコーナーリングとスピードに魅了されたスタンドは、またも、「ガン・ボーイ」コールで盛り上がる。

最終ラップの最終コーナー。ロバーツによると「クレイジーでファンタスティック」なアプローチで『ステディ・エディー』のミスを呼び、ついにグンはトップのローソンをとらえ、そのままゴール。WGP、見事な初優勝だ。若き勝者にスタンドの「ガン・ボーイ」コールはやまない。表彰台でローソンとサロンから祝福されるグン。

レース終了後、ささやかな祝勝会が行われる。グンと歩惟は改めて勝利の味を噛み締めながらイタリアの夜に酔いしれていた。

決勝に挑むグン。その直前に歩惟にキスをねだる。キスした後、「勝利を呼ぶ・・・・」「女神のキスだね・・・・」。その言葉どおり、イタリアGPでグンに初勝利をもたらした。



奇しくも全日本と同じく、WGP500クラス参戦3戦目で待望の初勝利！　最終コーナーで逆転されたローソン（ゼッケン1）はウイニングランで併走し、笑顔でタッチを交わした。日頃、グンにきつい言葉で当たる梅井監督はむすっとしながら、「オイ・・・・ド新人・・・・」「よくやった・・・・」。おそらく涙をこらえていたのではないかと思われる。

■第29巻■

初優勝の2日後、グンと歩惟は地中海コート・ダジュールにいた。自ら優勝のご褒美にと、世界有数のこのリゾート地で、暫しの休息を楽しんでいた。

その夜、2人は結ばれた。

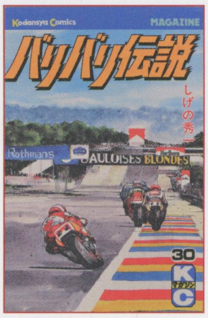
次戦はフランスGPポールリカール。マシンのパワーがモノを言うコースだけに、グンのタイムは伸びずに予選は9位。すると目の前に懐かしい顔ぶれが現れた。比呂、美由紀、市川だ。3人はグンのイタリアGP優勝を知り、駆けつけてきたのだ。久々の再会を楽しんでいると、ラルフがやってくる。グンのドリフトテクニックを「ユーの走りなど初心者のレベルだ」と批判する。

憤りを隠せないグンはその足でメカニックの島崎のところに行き、決勝用のマシンのセッティングの変更を主張する。当初、島崎は反対をするが、結果、引き受ける。セッティングが終わったのは明け方だった。

数回の未遂（?）を数えた2人。ついに結ばれた。週刊少年マガジン連載時のリアルタイムの読者も、そっとしておいてあげたくなった美しいシーン。

グンは太田と一緒にセッティング変更を試みるがうまくいかない。グンの再度の要請に、結局、セッティング変更を引き受けた島崎。手伝おうとするグンに、「お前は寝ろ」「走りのプロならな」のセリフの次が上のコマ。本物のプロがいた。

レースでハイサイドを起こしマシンから振り落とされる悪夢を見たグン。「体がふるえるほどレースがこわい」という初めての経験に震えが止まらない。乗り越えるべき、新たな敵だ。

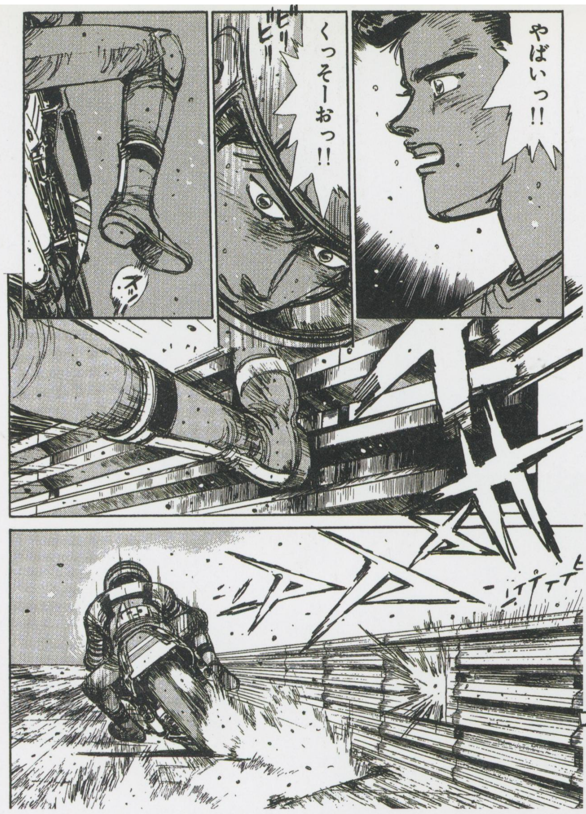


■第30巻■

フランスGP決勝。新セッティングは全日本のシマザキ・スペシャルの4倍は乗りにくいというマシンとなっていた。フリー走行では苦労しながらもなんとか手応えを掴む。レギュラー参戦となったラルフを意識しながら決勝がスタートした。

マシンにいい感触を持ちながら序盤からトップグループに入る。そして、さらに抜け出すグンとラルフ。息もつかせぬせめぎ合いが続く。8周目にグンがコースアウト！　が、転倒は間逃れ、すぐにコースに戻る。一時は、トップグループから離れたグン。しかし、どんどん追い上げ、17周目に入る頃にはラルフの背後につく。コースアウトしたのは、ラルフが何かを仕掛けたからだった。

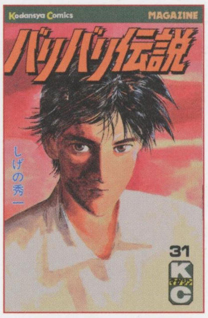
フリープラクティス終了後の２人。徹夜で渾身のセッティングをした島崎と、それを「オレがほしかったマシン」というグン。プロ同士の矜持と信頼が描かれた名シーンだ。



ラルフの超絶テクニックでコース外に弾き飛ばされたが、グンには「ガードレールキックターン」があった！　再度、仕掛けようとするラルフに対し、グンはラフファイト上等と受けて立つ。ワインディング時代のグンが戻って来た！

命がけのファイトなら負けない!!
死の恐怖をあじわうのはてめーだ!!

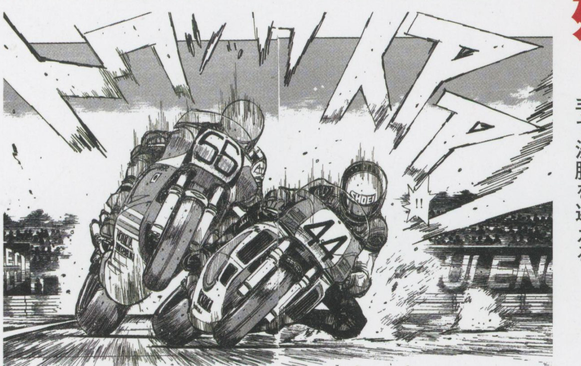
バトル相手をコースアウトさせるラルフに対し、グンが宣戦布告！



■第31巻■

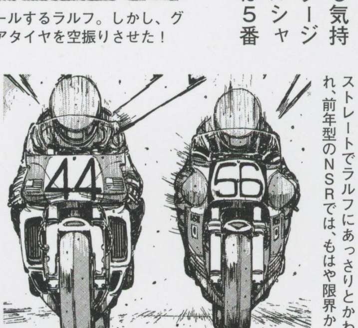
グンとラルフの一騎討ちとなったフランスGP。バンク時にリアタイヤを相手のフロントタイヤに当てるというラルフの技をウイリーでかわすグン！　残り1周。最終コーナー手前の左コーナーをラルフより速いスピードで立ち上がったグンはインを付いてラルフをパス。そのまま、わずかの差でグンが優勝する。日本から来た仲間たちにガッツポーズをするグンの勇姿！　第4戦終了時のポイントランキングでも2位に上がった。

ラルフは公道をワークスマシンで走り、レースをエンジョイする気持ちを取り戻す。そして次のステージはベルギー、スパ・フランコルシャン。予選1位はラルフ、グンは5番手で決勝を迎える。

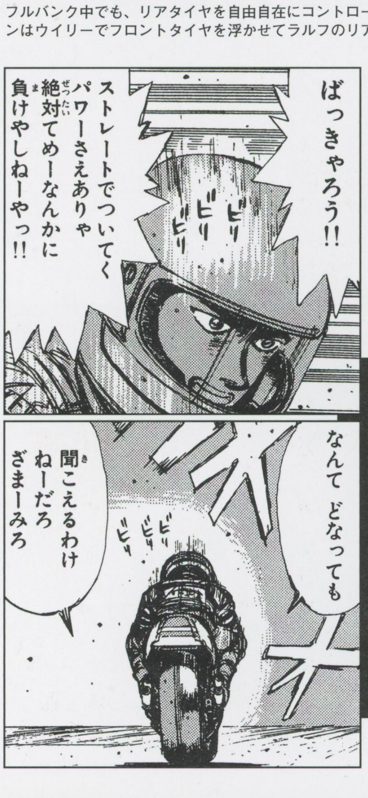


フルバンク中でも、リアタイヤを自由自在にコントロールするラルフ。しかし、グンはウイリーでフロントタイヤを浮かせてラルフのリアタイヤを空振りさせた！

グンの好敵手ラルフ。最近のレースを反省し、すべての問題は自分にあったと。そして、このひと言。天才はやはり違う！



ベルギー以降、苦戦を強いられるグン。ストレートでラルフにあっさりとかわされ、前年型のNSRでは、もはや限界か……。



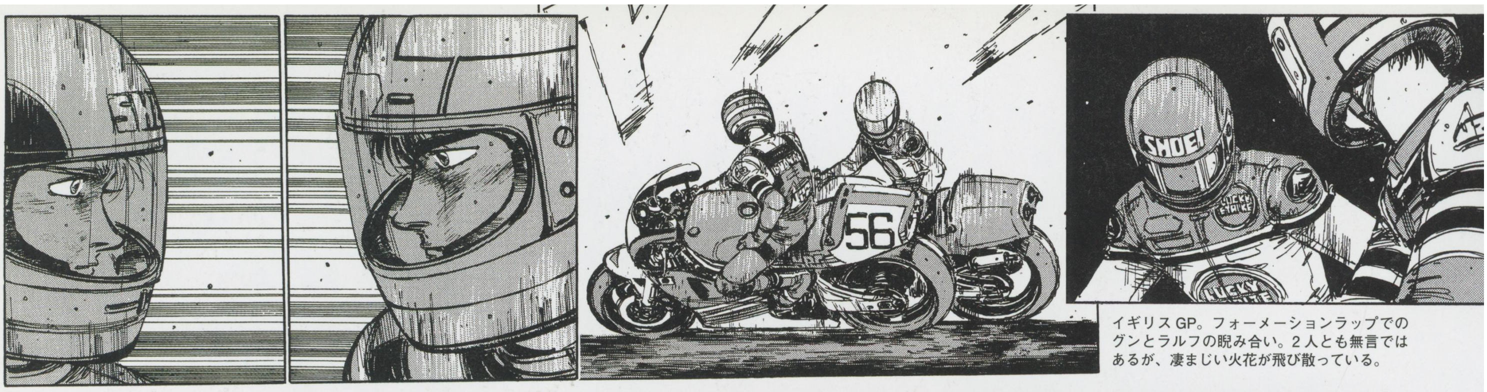
高速コースではマシンのパワー差はいかんともしがたく、自ら突っ込むグン。オーストリアGPでもマシンを限界以上に走らせたグンだが、もはやセッティングだけでは戦えない状況となっていた。

■第32巻■

ベルギーGP決勝。14周目にはラルフがトップを奪う。これを追う、ガードナー、ローソン、そしてグン。しかし、高速サーキットのスパ・フランコルシャンでの前年型マシンのハンデは大きく、グンは6位に終わり、優勝はラルフとなった。

第6戦はオーストリア、ザルツブルク・リンク。グンは予選でも苦戦し7位。ポールは3戦連続でラルフ。決勝でも序盤からラルフが圧倒的な強さをみせ、ぶっちぎりの連続優勝。グンは6位に終わる。

第7戦イギリスGP。ドニントン・パークに舞台は移る。日本に帰っていた梅井が、強力なヤマハYZRに対抗すべくニューマシンを引き連れ現れた。期待が高まる中、グンは予選をラルフと全く同じタイムでトップに。そして決勝がスタート。2周目から、またもやラルフとグンの一騎討ちとなる。



イギリスGP。フォーメーションラップでのグンとラルフの睨み合い。2人とも無言ではあるが、凄まじい火花が飛び散っている。

エース、ガードナーが乗るニューマシンが、予選タイムでラルフに1秒以上負けてしまう。日本の仲間が夜も寝ないで開発したマシンが…と、男泣きの梅井。グンは俺が抜いてやると立ち上がった。

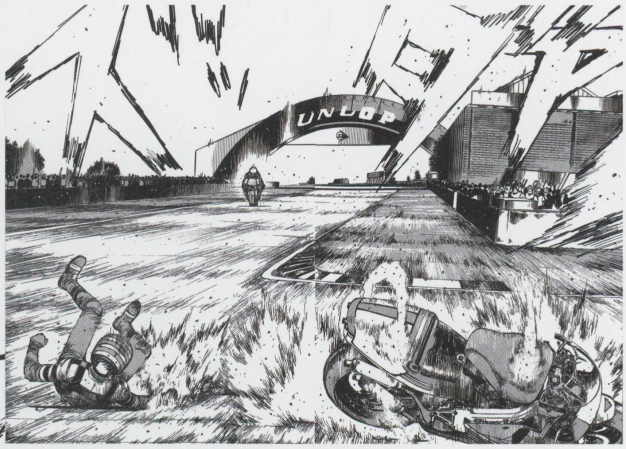
■第33巻■

5周目に入っても圧倒的なスピードで突っ走る2人。手のつけられない天才2人の走りにサーキット全体が異様な空気に包まれる。

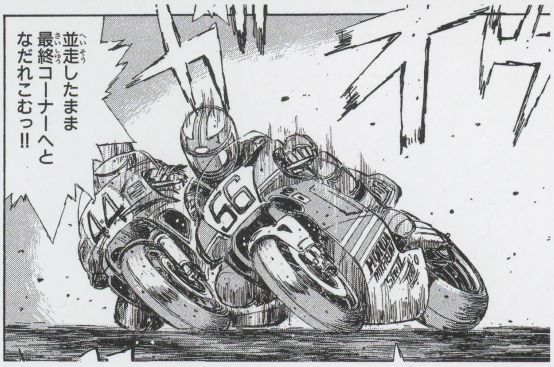
あまりのスピードにマシンがついていけないと判断したラルフのチームはペースダウンの指示を出す。それに従うラルフ。グンにもペースダウンの指示を出た。が、こちらは無視し爆走を続け、10周目にグンはトップに立つ。11周目、雨が降り始める。ドライのときと同じポイントまで突っ込み、まさかの転倒で痛恨のリタイア。天を仰ぐグン。優勝はまたしても、ラルフだった。

しかし、手応えをつかんだグン。モチベーションは決して落ちない。第8戦はオランダGP（ダッチTT）はファン・ドレンテ。予選1位はラルフ、2位にグン。双方、良コンディションで決勝がスタートする。

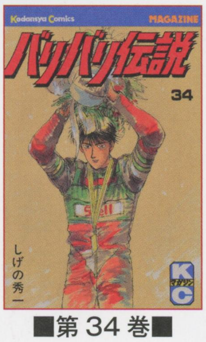
ダッチTTのフリー走行を終え、「狭いうえにクネクネと節操のないレイアウトだよ」「これじゃまるでどっかの峠道と同じだ」「こんなサーキットで」に続くセリフが下のコマ。殺気すら感じさせるほどの、凄味がある表情だ。



イギリスGPではピットサインも見ず、コースレコードを叩き出す。雨が降り始めても緩めなかったグン、痛恨の転倒リタイア！



ダッチTTでグンとラルフはスタートに失敗するが、コース幅が狭く、追い抜きがしにくいアッセンなのに次々と前走車をパス。7周目にグンとラルフがトップグループとなり、最終ラップ19コーナーでラルフが抜く！ シケインでグンは狭いインを突き、そのまま、最終コーナーからストレートへ…。



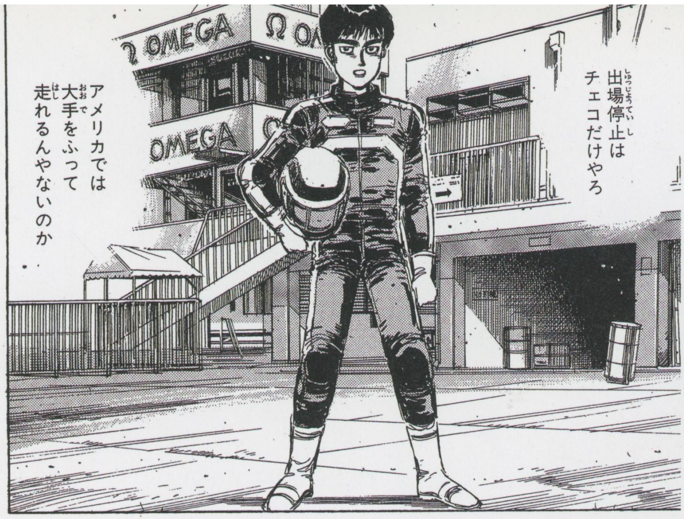
■第34巻■

ダッチTT決勝。中盤はグンとラルフが火を吹くような超接戦。残り1周となり、グンが逃げ切るかと思いきや、土壇場でラルフが前へ出る。もちろん、グンも負けない。再び並ぶ2人。シケインでインを開けないラルフのインを突くグン。そのまま失速せずにわずかの差でグンが勝った。ニューマシンでの初勝利。この勢いのまま第9戦ユーゴスラビア、アウトモトドローム・リエカに挑む。

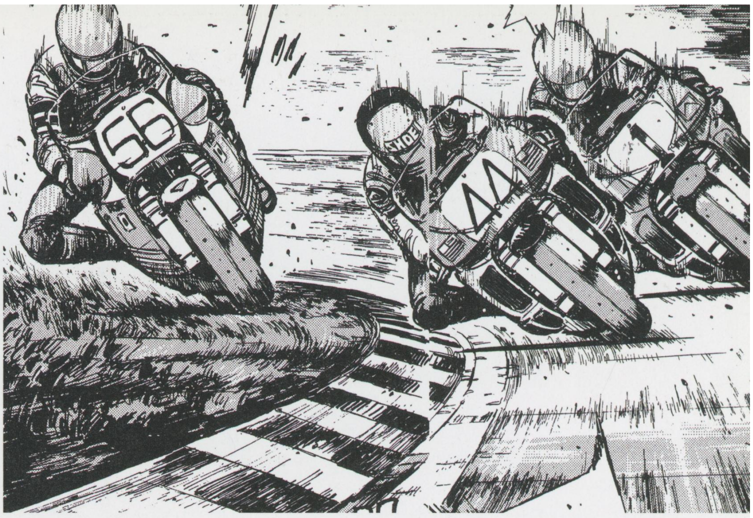
大方の予想通り序盤からグンとラルフがレースをリード。しかし、ラルフは原因不明のスローダウンで痛恨のリタイア。グンが優勝を果たすがレース終了後、梅井のところに同じNSRに乗るサンダーのチームから、グンに特別なマシンを与えているとクレームが付き、グンはニューマシンに乗れなくなってしまう。

第10戦スウェーデン、スカンジナヴィアレースウェイ。旧型で戦うグンの苛立ちは歩惟にまで向き、予選7位で決勝に挑む。

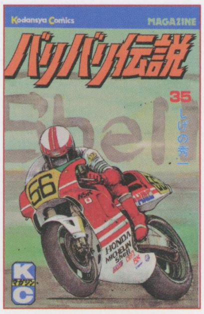
ニューマシンに乗れないジレンマにグンは歩惟にも当たってしまった。挑戦者としての気持ちを取り戻そうとするが…。



アメリカに行こうとしないグンに、「わいがおんどれの立場ならよろこんでアメリカへいくで」と言う秀吉。「あの小生意気な金髪ヤローをコテンコテンにしたるわい」と変わらぬ秀吉節を披露。



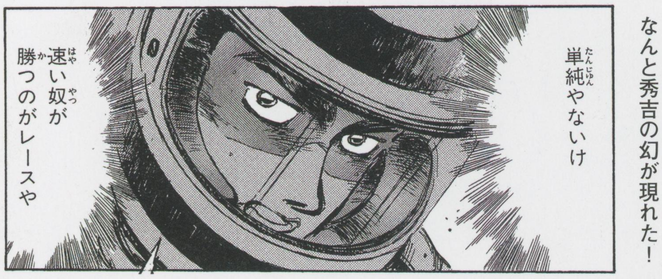
問題となったグンのゼブラゾーンからの走行！　この後、グンはゼブラを乗り越えて飛び、コントロールを失ってラルフに激突。ラルフがローソンに接触してしまった。



■第35巻■

スウェーデンGPではラルフとローソンがトップを争う中、グンは戦闘力の低いマシンながらサンダーをパス。残り1周。ノーラカーブでグンがゼブラゾーンから強引に攻めたことで3台が接触、ローソンが転倒し、優勝はサンダーに。2位グン、3位にラルフという結果に終わった。

レース後、グンの走行ラインが問題となり、FIMは3万ドルの罰金と次戦の出場停止処分を言い渡した。グンのいないチェコスロバキアGPはラルフの優勝。残るはアメリカと日本の2戦のみとなった。グンは誰にも告げず、歩惟と日本に帰ってしまう。誰もいない一ノ瀬レーシングチームのガレージを訪れると、なんと秀吉の幻が現れた！

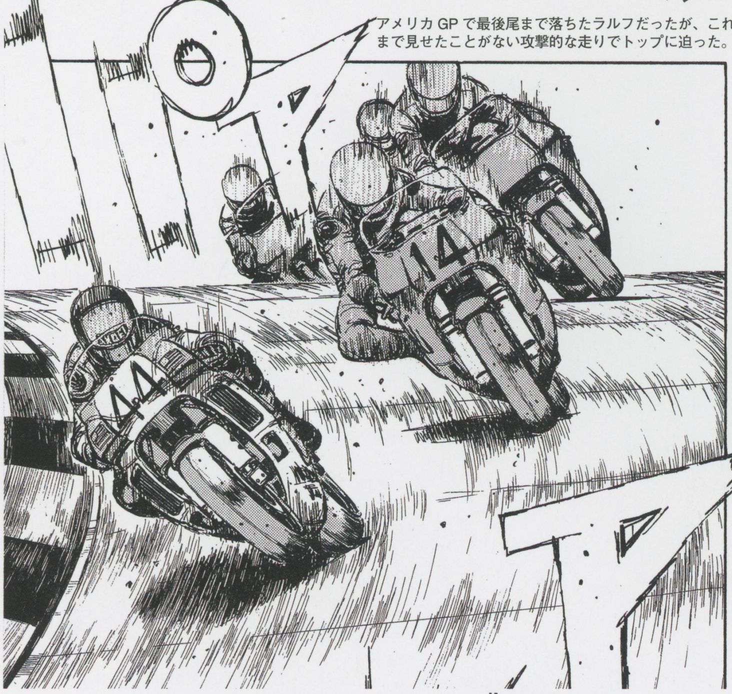


「だいたいおんどれはガラにもなく よい子のヒーローになりたがりすぎるで」と秀吉に言われ、グンが「いい気なもんだぜ」「そんな単純じゃねーんだよな‥‥」と返したところに上のセリフ。秀吉の数々の言葉により、グンの闘争心が蘇る。

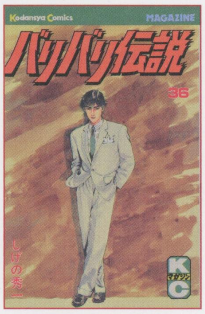
もろいもんやな 天才なんちゅうもんは

レースへの情熱を失いかけたグンに秀吉の幻が現れ、告げる。

アメリカGPで最後尾まで落ちたラルフだったが、これまで見せたことがない攻撃的な走りでトップに迫った。

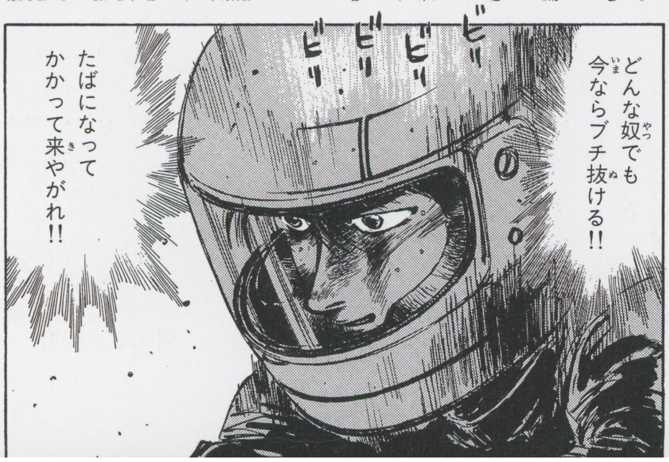


アメリカGP予選では、ラルフを応援する観客はグンについて汚い言葉を浴びせた。直前の250予選で自信を失っていたアキラは、さらにWGPが怖くなってしまう。

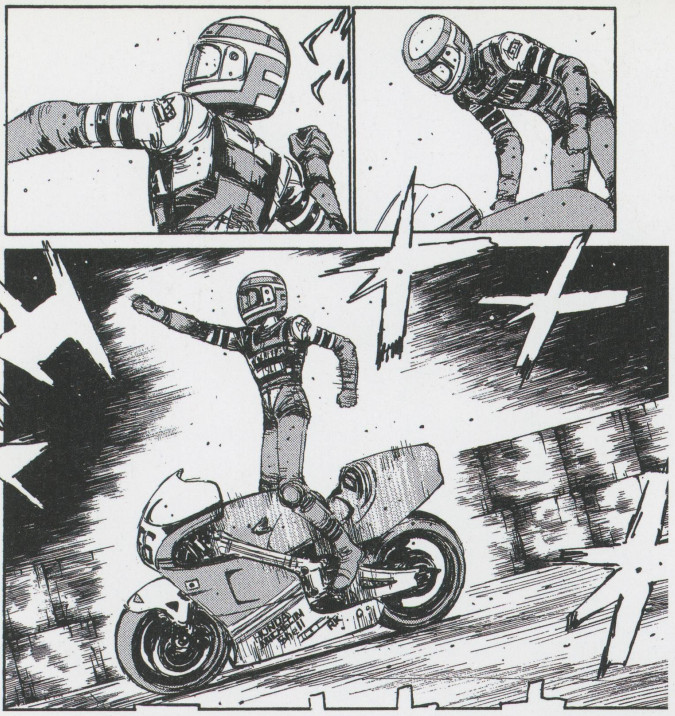


■第36巻■

秀吉の幻に背中を押され、グンと歩惟はアメリカに飛ぶ。ラグナ・セカレースウェイでは、島崎、太田、梅井が諦めかけていた時、グンが現れる。予選初日、星野アキラがグンの元にやって来た。全日本のチャンピオンとなり、250でスポット参戦するという。ガードナーやサンダーと同仕様のマシンを得たグンは予選2位。ポールポジションはラルフだ。決勝がスタート。ラルフが飛び出すが、グンはぴったりとマークする。両者とも一歩も引かず、2人はまさかのコースアウト。1周目から最下位にまで落ちてしまう。



観衆はほぼ全員ラルフを応援、グンに対しては怒号が渦巻く中、ついに前を走るものは全てブチ抜く、と吹っ切れた！

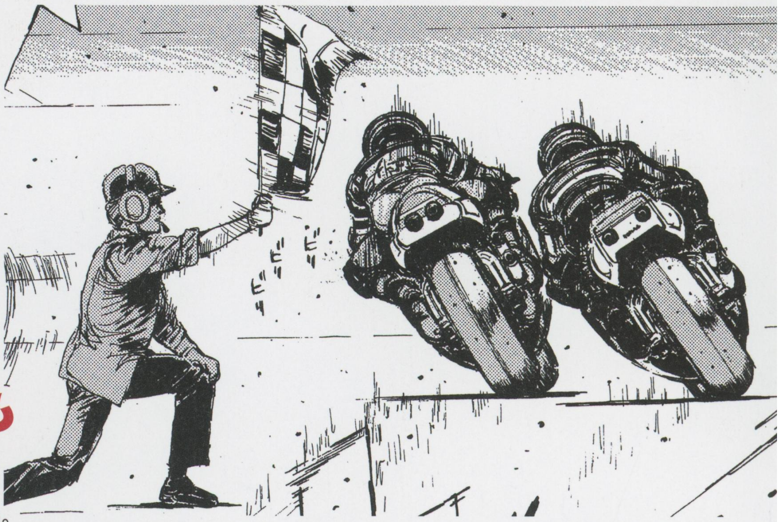


■第37巻■

トップを争うサンダーとローソンをラルフが追い上げる。ついに25周目にはラルフがトップになり、グンが続いた。残り6周からは2人の一騎打ち。ファイナルラップでラルフがわずかに出る。しかし、すぐにグンが抜き返す。最終コーナーでも併走する2人。大歓声の中、わずかに前へ出たのはグン。優勝は復活のガン・ボーイ！ 派手なガッツポーズ。スタンドではガン・ボーイとアンダーソンコールが響く。

ポイントランキングは1位ラルフ、2位グン。その差はわずかに1ポイント。もつれにもつれた世界タイトルの行方はついに最終戦の日本、鈴鹿サーキットに持ち越された。

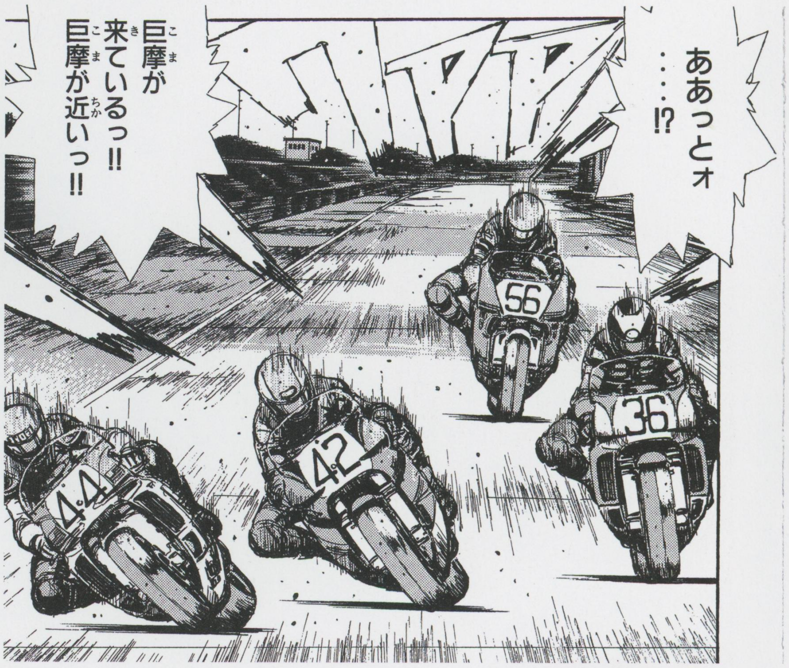
グン、アウェイの地で完全復活！ 挑発的なガッツポーズを見せつけた。観衆もグンが卑怯なライダーでないことがわかり、「ガン・ボーイ」コールで勝者を称えた。

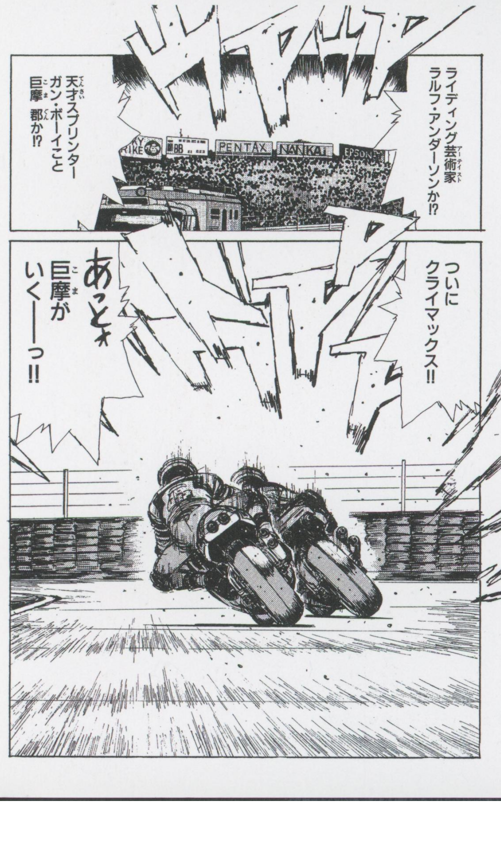


誰よりも速く！ 昔から何も変わっちゃいないよな・・・・

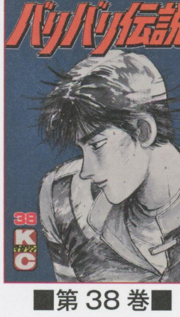
日本グランプリ決勝前日のグン。負けるのが大嫌いという原点に戻る。

コースレコードのサインボードを「誰よりもはやいのはあなたなのよ」の想いを込めて出す歩惟。それをしっかりと見るグン。2人の心が通じ合っていることがよくわかる表情だ。





タイヤのグリップ変化に対応して走りのスタイルを変えたグン。アグレッシブな走りはそのままに、残り2周でついにラルフを射程距離に入れた。



■第38巻■

最終戦日本GPでは予選でラルフがスーパーラップを叩き出した。グンは期待を背負ってのアタックだったが、まさかのコースアウト。結果、ポールポジションはラルフ、グンは10位となった。

決勝でベストラップを連発するグンは2周目に5位。5周目には2位に浮上する。13周目にはコースレコードを出すが、15周目にラルフが塗り替え、その底力を見せつける。

グンはハイペースがたたってタイヤのグリップが低下。もはや絶体絶命か…。スタンドはガン・ボーイコールから巨摩コールに変わった。ラスト2周。ここでグンのタイムが驚異的に上がり始める。ラルフとの差もわずかだ。ファイナルラップ直前。グンがラルフに追いつく。グンも見事なコースレコード。会場全体が異様な雰囲気に包まれる。そして運命のファイナルラップとなる…。

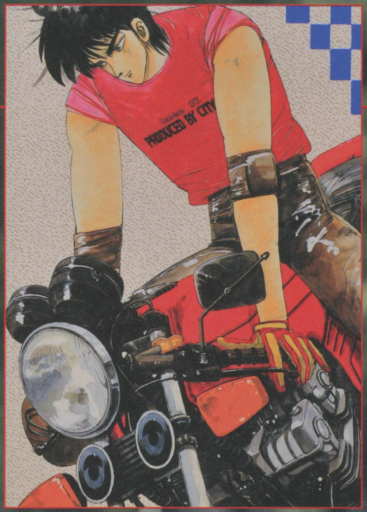
最終話のひとつ前の最後のコマ。勝つのはグンか、ラルフか？ この続きは本誌107ページからの最終話ノーカット掲載でご確認ください！

巨摩 郡
HONDA CB750F

「バリバリ伝説」第 1 話で主人公のグンとともに衝撃的に登場した CB750F。
世界を震撼させた CB750FOUR の後継機だけに、そのパフォーマンスは強烈無比。
まさにグンの愛機となるのに相応しい、当時を代表するスポーツモデルだった。

撮影：松川 忍、永元秀和　文：中村浩史、編集部

スタイリッシュな外観に秘めたハイレベルなスポーツ性能



グンの乗る CB-F は 1981 年型の FB

日本では、1979 年 6 月に初期型 CB750FZ を発売。ホンダの新しい旗艦は、DOHC4 バルブを導入した新しいエンジンを、鋼管製ダブルクレードルフレームに搭載。前後に長い燃料タンクからサイドカバー、空気の流れを感じさせるテールカウルへと至る流麗なラインが当時としては斬新で、板状のスポークを持つアルミ製ホイール、コムスターも外観上の特徴となった。グンの愛車は 1981 年 5 月に販売を開始した CB750FB で、さらに改良を加えて高性能化したモデル。最高出力を 2PS 増大、最大トルクは 0.1kg-m 上乗せして発生回転数を 500rpm 引き下げており、低中回転域での扱いやすさを向上。φ 35mm 正立式フロントフォークはエア加圧式に変化し、片押し式の前後ブレーキキャリパーはピストンを 1→2 個に増加。ホイールは「裏コムスター」だ。

巨摩 郡

HONDA CB750F

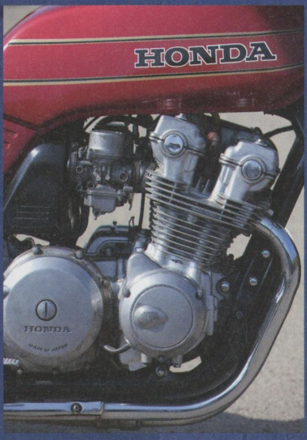
堂々とした車体に、軽やかに吹けるエンジン。素直だが手応えのあるハンドリングに「ナナハン」を操っている実感がある CB750F。生産年数こそ短かったが、記憶に残るモデルとなった。

重そうな鋳造のステッププレートを装備。82 年式の 750FC からは CB1100R 風デザインの肉抜きステッププレートを採用。これも純正流用アイテムとなった。

左右対称のメーターは黒地に先端が赤い指針を採用し、タコの反応の良さでスポーツイメージを強調。ハンドルは鍛造ジュラルミン製セミアップセパレート。

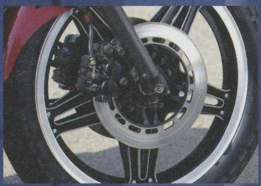
丸目 1 灯にダブルホーン、スピードとタコの独立したメーターが醸し出す端正なシンメトリーなデザインこそ、F のもっとも F らしいスタイルとなっている。

4-2 構造の左右 2 本出しメッキマフラーを採用。「バリバリ伝説」の影響によりモリワキ製 4-1 集合マフラーが定番となった。カタナはヨシムラがメイン。



CB750FOUR から一新されたエンジンは、空冷方式のまま DOHC4 バルブヘッドへ進化。カムチェーンはクランクと排気側カムだけを連結し、別チェーンで吸排気カムを連結する 7 の字がけ。

圧側2段／伸び側3段の減衰力調整機構を備えるＦＶＱダンパーを備えるリアサスペンション。ＣＢ７５０ＦＣからは下側にリザーバータンクを備える。

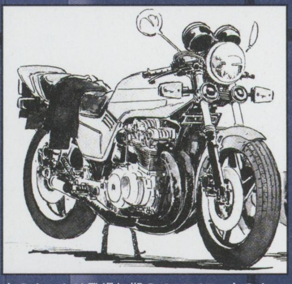


FZ/FA で使用したホイールを裏返したような「裏コムスター」を装着。当時のキャストホイールは強度不安や硬すぎる乗り味の問題があったための採用だった。

81 年型 750FB からはキーロック付き小物入れを装備。ステッププレートやキャリパーなど年式間で流用できるパーツも多く、純正流用カスタムも楽しめた。

スケッチ初期段階ではフューエルタンクは後ろ上がりのラインだったが、市販モデルでは弱後ろ下がりのラインとされた。キャップはキーロックアーム付き。

走りの進化に合わせて カスタム内容も変更された



右のカットは登場初期の CB750F。左のカットはショップから戻って来た直後で、8 段程度のオイルクーラーが装着されている。

単行本２巻でバイクショップを訪れて以降、ネジでミラーの張り出し位置を調節できるスライド式ミラーに変更され、フロント周りの剛性をアップするフォークスタビライザーを装着。オイルクーラーはＣＢ９００Ｆや１１００Ｆ純正パーツとは異なる形状だ。

初登場時はマフラーにモリワキのショート管 4in1 タイプ、ハンドルはクリップオンのセパレートタイプに加えて、バックステップを装着。第 1 話で「フケがよくねーんだよ」とチューニングショップに預けたときにオイルクーラーを追加した。また、CBX400F のレーサーで筑波サーキットを走った回以降、カスタム内容を大幅にアップさせている。初登場時はノーマルの丸ミラーだったが、第 2 巻からナポレオン AZ ミラー風の角ミラーに変更。同時にフロントフォークスタビライザーも装着された。

ホンダ CB750F（FB）主要諸元

●全長×全幅×全高：2190 × 790 × 1125㎜●軸距：1515㎜●乾燥重量：227kg●燃料タンク容量：20ℓ●エンジン形式：空冷 4 ストローク DOHC4 バルブ並列 4 気筒●総排気量：748cc●ボア×ストローク：62.0 × 62.0㎜●圧縮比：9.2 ●最高出力:70PS/9000rpm ●最大トルク:6.0kg-m/7500rpm ●変速機形式:5 段リターン●前後ブレーキ:ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ:3.25H19/4.00H18●発売年月：1981 年 5 月■発売当時の新車価格：59 万 5000 円

現在でも色褪せない
CB-F ならではの魅力

1969年デビューのCB750FOURは、世界のオートバイ勢力図を塗り替えると同時に、図らずも新たなライバルを生み出すことにもなってしまった。その最大のライバルは、CB750FOURと同時期に開発がスタートし、発表の段階でホンダにわずかに先を越されたゆえ、750ccを900ccとして再出発を図ったカワサキ900スーパーフォア、いわゆるZ1である。

Z1は、当時の世界ナンバー1マーケットであるアメリカ市場で、ナナハンより150cc大きい排気量というアドバンテージも手伝って、アッという間にCB750FOURを越えるシェアを築き上げた。

そのZ1を越えるべくホンダが用意したのは、排気量でさらに100ccのアドバンテージを持つスーパースポーツ、74年に登場したGL1000。しかしGLは、シャフトドライブに革新的な水平対向4気筒というレイアウトも手伝って、図らずも最高のツーリングバイクという評価を生んでしまい、Z1とはまったく違う、新たなカテゴリーの人気モデルとなる。

さらにホンダは、1000ccの空冷並列6気筒というモンスター、CBXを生み出すものの、CBXも新たなカテゴリーとして捉えられ、決してZ1と同じ土俵には上がらなかった。このGLとCBXはライバルと同じもの（＝並列4気筒）ではなく、違う方法で打倒するという、ホンダらしいスピリットのこもった挑戦であった。

あらためて打倒Z1、そして刻々と迫り来るスズキやヤマハの新しいライバルを引き離さんとする、まったく新しいスポーツバイクを作るために、ホンダがイメージリーダーとしたのは耐久レーサー、RCB。ターゲットは、CB750FOURが切り拓いたアメリカ市場より、ホンダとしてはいまだ手付かずだったヨーロッパ。連合軍のフランス上陸作戦になぞらえて、ニューモデルのプロジェクトを「ノルマンディ上陸作戦」と呼んだという。

ニューエンジンは最強の呼び声高きエンデュランスレーサー・RCBのテクノロジーをフィードバックした、DOHC4バルブヘッドを持つ空冷4気筒。スタイリングも伸びやかなラインを描く「ストリームライン」を採用し、CB750FOUR誕生から10年目、まさに新しい時代を感じさせるものとなった。

4気筒を表すFOURの頭文字を取った、新生Fシリーズ。まずヨーロッパモデルとしてCB900Fがデビューし、同時に開発が進んでいたという750Fは79年6月に国内発売を開始。当時「ヨーロピアンスタイル」と呼ばれたFは、そのスタイリングもさることながら、コムスターホイールやジュラルミン鋳造セパハン、FVQダンパー内蔵のリアサスペンションなど、数々の最新装備が人気となり、たちまち世界中でベストセラーに躍り出る。

第2世代空冷並列4気筒エンジンを採用したCB-Fは、そのルックス、その乗り味とも、まったく新しいオートバイに生まれ変わっていたのだ。

巨摩 郡の愛車と同じ81年モデルであるCB750FBを試乗したみたが、まず驚くのは、そのピックアップのよさ。バン、バン、とタコメーターの針が踊る瞬時の反応を見せてくれる。

乗り味もいたってスムーズで、半クラッチを意識することなく、回転トルクでスルリと発進が可能。CB750FOURの独特なテイストとは異なり、スムーズでシルキーな低回転トルクだ。

パワーが盛り上がってくるのは3500回転あたりからで、CB750FOURよりは高回転型とはいえ、現代のエンジンと比べると、確かに高回転まで回り切るイメージは少ない。しかしスピードの乗りは充分で、シティランを2000〜5000回転あたりで充分カバーできる。誕生して30年を優に越えるというのに、ほとんど古さを感じさせない。

充分にアップグレード可能な車体まわりも健在で、この過不足ない楽しさは、現行モデルではなかなか味わえないもの。ライダーがしっかり操ることができて、調子に乗るとタイヤや車体の挙動がきちんと警告を与えてくれる、人間らしいフィーリングという感じだろう。

思えばFは、この時代のスーパースポーツではあったものの、この頃から熱を帯び始めた、TT-F1などプロダクションレース用のベースモデルなどではなかった。つまりはそれが、人間との対話ができるスポーツバイクの最後の時代だったのだろう。峠で聖 秀吉のカタナとバトルを繰り返したグンも、アプローチで、コーナーで、「しび子ちゃん」と数々の対話しながら攻め込んでいったはずだ。

日本刀をモチーフとする極めて異端なるスタイル

左が輸出用モデルであるGSX1100Sカタナ、右が国内発売されたGSX750S（S2型）。「耕耘機」と評された不格好なアップハンドル装着ながら、国内版カタナであるGSX750Sは大人気となり、S1とS2を合わせて約1万7600台の登録台数を記録。「カタナスタイル」は多くのライダーを魅了し、1994年からはファンの要望に応え、GSX1100Sカタナの国内販売が開始され、2000年3月にはファイナルエディションを1100台限定で発売するなど、シリーズとして息の長い人気を誇った。他に類を見ない斬新なデザインにより、現在でも多くの「カタナ乗り」が存在している。

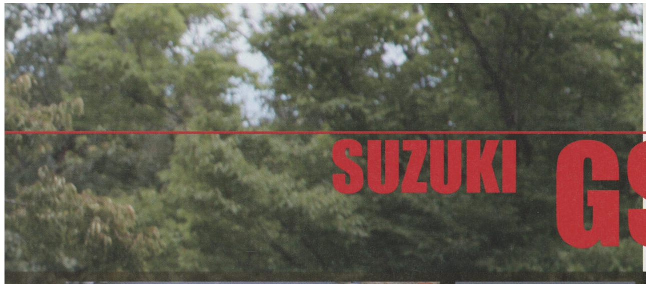
聖 秀吉

SUZUKI GSX750S

1980年代のビッグバイクで、最大の衝撃であったのが「カタナ」の登場だろう。
ハンス・ムート率いるターゲットデザインによるスタイリングは、
発表されたケルンショーの広い会場内において、ただ1台だけ人だかりが途絶えなかった。
日本国内では、1982年2月、GSX750Sとしてデビュー。
今でも「聖 秀吉の愛機」として、語り続けられるマシンである。

聖 秀吉

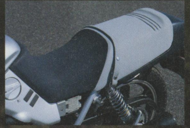
SUZUKI GSX750S



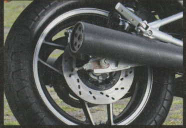
ゼロ指針でスピードとタコのニードルが平行になるユニークなデザインのメーターパネル。ターンを左右に配したインジケーターランプが整然と並べられる。

フロントにはANDF（アンチ・ノーズ・ダイブ・フォーク）をダブルで装着。フロントブレーキはスパイラルの穴開きタイプで、もちろんダブルディスクだ。

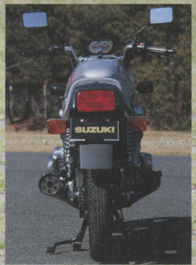
GSX750EをベースとするDOHC4バルブ空冷4気筒。シリンダーヘッドはアルミ合金製で、外観こそ1100に酷似しているが、クランクシャフト支持はプレーンメタルベアリングを採用している。



「カタナライン」を視覚的に強調するため、ダークブルーとグレーのツートンデザインを採用。低く抑えられたシートは着脱式で、メンテナンスもしやすい。

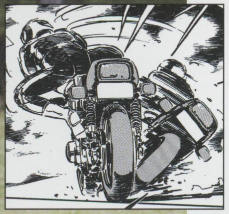


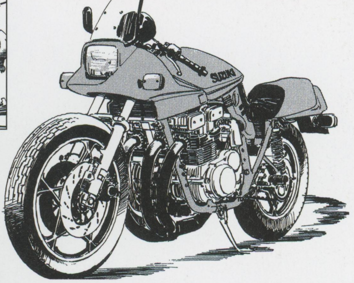
リアブレーキはシングルディスク。S1型の4in2のエキゾーストはブラッククローム仕上げだ。写真は83年3月発売のS2型で前後ホイールデザインも異なる。



左のメイン写真は、83年のマイナーチェンジで前後タイヤを19/18インチから、16/17インチに換装したS2型。このページの上の写真は82年登場の初代S1型で、上段のモデルには、GSX1100Sカタナ用のスクリーンとGSX750S購入者にはマニュアルと同梱されていた「刀」ステッカーが装着されている。セパハンのみならず、「刀」という文字まで規制の対象となっていた不遇の時代に「750カタナ」は登場した。

秀吉の血と汗で組んだ 750カタナ・スペシャル





最初に秀吉が関東の峠に現れた時が上のカット。GSX750Sをベースに、1100カタナ用と思われるクリップオンハンドルをチョイスしてミラーは右側のみ、バックステップを装着し、ノーマルのアンコ抜きシートとしている。エキゾーストは、もちろんヨシムラ・サイクロン。フォークスタビライザー装着のためフロントフェンダーレスとしているが、初期の秀吉号はリアもフェンダーレス。峠に別れを告げる際などには、リアフェンダーが装着されていることから、街乗りなどの快適度をアップするため、リアだけ戻したと推測。

1980年のケルンショーで衝撃のデビューを飾った1100カタナ。ハンス・ムートが代表を務めるターゲットデザインによる、その美しく革新的なスタイリングは日本刀をモチーフとしており、ヨーロッパを中心に爆発的な大ヒットを記録した。一方、自主規制により排気量は750ccまでとされていた国内マーケットでは、80年代に入るとホンダCB750Fのほぼひとり舞台。スズキのGSX750Eはあまりにも地味なスタイリングで、強力なライバルに立ち向かえないでいた。決して、走りでは負けていない。もうひとつインパクトがあれば…。それに対する答えが、国内仕様750カタナの誕生である。

82年2月にデビューしたGSX750Sはカタナのネーミングこそ与えられなかったが、輸出用の1100カタナそのもののスタイリングでデビュー。さすがにクリップオンハンドルやスクリーン、ノーズカウル下のエアスタビライザーの装着は不可能だったが、カスタマイズで何とかなる程度の変更に抑えられていた。実際、ヒデヨシのカタナには、1100カタナと同じセパハンが装着されている。

デビュー当時のインプレ記事を月刊オートバイから引用すると、「750カタナの後退したステップとハンドルの兼ね合いは決して良いとは言えない。本来の設計を崩してしまった規則に問題がある、と言えそうだ。ところが、走り出してみると、ライディングポジションの違和感はともかく、良く走る。しかも良く曲がる。思ったラインを正確に、しかも安定感を崩さずにスズキの竜洋テストコースをこなしてしまうのだ。

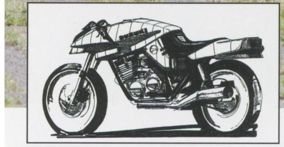
3kmのストレートでは180km/hフルスケールのメーターを振り切って、目分量では210km/hくらいになっても、マシンはまっすぐ走り続ける。ただ風圧はすごい。そこで試乗用に用意されていた1100用のカウル付きマシンに乗ってみたが、確かにその効果は大きい。高さのないスクリーンだけでもこれだけ効果が出るのは、やはり、ムートのデザインが見た目だけではない、という証明なのだろう」と、かなり高い評価が与えられている。

750カタナはデビュー年の11月にスクリーンが認可され、翌83年にS2型にマイナーチェンジ。前後タイヤを19／18インチから16／17インチとしてホイールデザインも変更。エンジンは圧縮比を9・2から9・6へとアップして、バルブタイミングを見直すことで最高出力が69馬力から72馬力にパワーアップされている。84年3月にはフルモデルチェンジを受け、リトラクタブルヘッドライトを採用。最高出力は77馬力となり、車両重量は10kgも軽量化された。また、このモデルより、正式な車名として「KATANA」が採用され、リアフェンダーにロゴが入っている。86年2月には、フレームやボディカラーをシルバーに変更。これが750カタナの最終型となった。

機能を害することなく完璧なシルエットを追求

スズキ GSX750S（S1）主要諸元

●全長×全幅×全高：2250 × 810 × 1105㎜●軸距：1515㎜●乾燥重量：222.5kg●燃料タンク容量：21ℓ●エンジン形式：空冷4ストローク DOHC4バルブ並列4気筒●総排気量：747cc●ボア×ストローク：67.0 × 53.0㎜●圧縮比：9.4●最高出力：69PS/8500rpm●最大トルク：6.2kg-m/7000rpm●変速機形式：5段リターン●前後ブレーキ：ダブルディスク／ディスク●タイヤサイズ：3.25H19/4.00H18●発売年月：1982年2月■発売当時の新車価格：59万8000円



上段のスケッチはターゲットデザインによるカタナの初期のデザイン案。下段はスズキ社内で製作されたモックアップで、フレームやエンジンは生産車とほぼ同じ。シートに段差がなく、チューンド風の集合マフラーが装着されている。

巨摩郡
HONDA NS400R

チャンピオンマシンのノウハウをフルに投入

世界でも極めてレアな水冷2ストV3エンジンを搭載したNS400R。WGPのNS500と瓜二つのスタイリングに、カラー＆グラフィックもワークスカラーとスポンサーカラーを採用した、過激なレプリカスポーツだ。

撮影：赤松 孝　文：安藤佳正、編集部

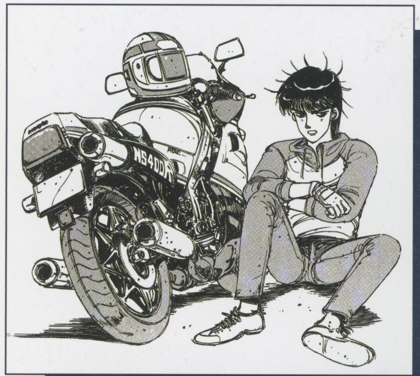
ホンダNS400R主要諸元
●全長×全幅×全高：2025×720×1125㎜●軸距：1385㎜●乾燥重量：163kg●燃料タンク容量：19ℓ●エンジン形式：水冷2ストローク・ピストンリードバルブV型3気筒●総排気量：387cc●ボア×ストローク：57.0×50.6㎜●圧縮比：6.7●最高出力：59PS/8500rpm●最大トルク：5.1kg-m/8000rpm●変速機形式：6段リターン●前後ブレーキ：ダブルディスク/ディスク●タイヤサイズ：100/90-16・110/90-17●発売年月：1985年5月■発売当時の新車価格：62万9000円

1982年、突如、世界グランプリに姿を現したホンダの2ストロークワークスマシン、NR500。ライバル達がV4を選択する中、最低重量を軽くできるという理由からV3エンジンとし、83年にはフレディ・スペンサーによりチャンピオンを獲得。そのNR500のレプリカモデルとして、85年にNS400Rが市販開始された。

水冷2スト90度V3エンジンはレーサーNSとは逆の、前2気筒、後ろ1気筒のレイアウト。アルミシリンダー内壁に特殊なコーティングを施したNSシリンダーや高速耐久ステンレス製コンロッドベアリング、低中回転域のトルク不足を補うATACなどを採用し、常用域における扱いやすさと高回転域のパンチ、耐久性を高いレベルでバランス。パワーバンドは7000回転辺りからで、そこからは一気に180㎞/hメーターを振り切ってしまう。

車体関係ではラジエター冷却を兼ねるエアロフェンダーやカウルにビルトインされたウインカーなどで空力特性をアップ。コンピュータ解析を駆使したアルミフレームにブレーキトルク応答型アンチノーズダイブTRAC付きのフロントフォーク、アルミスイングアーム＋プロリンクサス、アルミコムスターホイールと、最先端の技術が注ぎ込まれていた。

2スト250、4スト400に人気が集中する中で、大排気量2ストマシンは必ずしも大ヒットにはつながらず、ライバルのRZVやRG-Γともども一代限りのモデルとなったが、高性能化を競っていたあの時代を象徴する、そして二度と出ないカテゴリーのマシンとして、長く語り継がれていくであろう1台だ。

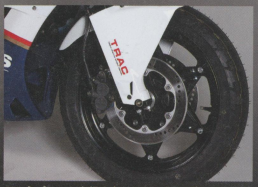


盗難されたCB750Fの代わりに、2台目の愛車となったNS400R。そのライディングシーンがたっぷりと描かれているのは、S工大の裏山サーキットタイムトライアル競技会だ。当然、グンが余裕で優勝するのだが、購入直後に描かれたときと（左のカット）、下のタイムトライアル時ではカラーリングが異なっている。CB750Fの時のようなカスタムは見られず、いわゆる「ロスマンズカラー」から「トリコロール」への外装チェンジが、最も大きな変更ポイントだ。

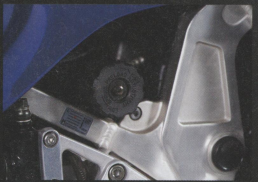
峠のワインディングは卒業したため、最大の活躍シーンは裏山タイムトライアル

ボディカラーは、85年からホンダ・レーシング（HRC）のメインスポンサーとなった英国のタバコメーカーであるロスマンズ・インターナショナル社カラー（写真右）とHRCカラーのトリコロール（写真左）の2タイプ。この車体色に合わせたヘルメットやライダースーツなどの用品も発売された。トリコロールにはWGPのゼッケンベースカラーであるイエローがあしらわれている。NS400Rは一代限りのモデルであったため、これ以外のカラー＆グラフィックは存在しない。

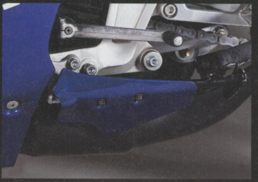
左からスピード、タコ、水温と並べられた3連メーター。レッドゾーンは10500rpmからのタコにはバイザーが設けられ、視認性を確保している。



アルミプレートを組み合わせたNS500譲りのコスムターホイール。ブレーキング時にキャリパーにかかる力を利用したアンチノーズダイブシステムを装備。

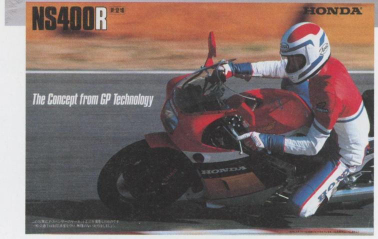


リアサスペンションはプロリンク方式を採用。車体右側に油圧式のリモート調整ダイヤルを備え、走行条件や積載量に合わせて簡単にプリロード調整が可能。



空力特性追求のため、サイドスタンドにカバーが取り付けられており、格納時にアンダーカウルとの段差を埋めて、乱流の発生を防ぐ構造になっている。

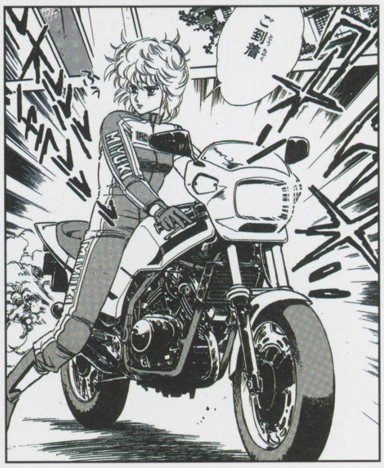
ややずんぐりした外装デザインはWGPワークスのNS500譲り。この時代のホンダ2ストスポーツを象徴するテール上がりのグラフィックラインは、このNS400Rが始まりだ。走り去る際の、3筋の白煙と乾いたエキゾーストノートが印象的だった。ちなみに、NS400Rのメーカー社内値の最高速は216㎞/h。月刊オートバイでのゼロヨン計測では、12秒07をマークした。いずれも水冷4ストのライバル勢を上回る数値だった。



83年のWGP500クラスを制したのは、NS500とフレディ・スペンサー。写真のNS400Rのカタログや広告にもスペンサーが起用され、GPレーサー直系であることを強く印象づけた。スペンサーはNS400Rが発売された85年にはWGP250/500の両クラスでチャンピオンとなった。

HONDA VT250F

一ノ瀬美由紀



**ワインディングバトルで
グンのCB750Fに勝利する！**

一ノ瀬美由紀の愛車として登場。他にも峠を走るバイクとしても小さく描かれている。VT250Fは250ccとしては世界初となる水冷90度Vツインをワイドループ型のダブルクレードルフレームに搭載。当時クラストップとなる35PSを11000rpmという超高回転で絞り出し、デュアルピストンキャリパー採用のインボードディスク、クイックなハンドリングを生み出すフロント16インチなどホンダの技術を結集させた1台。このエンジンは歴代VTシリーズはもちろん、多くの機種に受け継がれている名機だ。

●エンジン形式：水冷4ストローク4バルブDOHC V型2気筒●総排気量：248cc●最高出力：35PS/11000rpm ●最大トルク：2.2kg -m/10000rpm ●乾燥重量：149kg●燃料タンク容量：12ℓ●前後ブレーキ：ディスク/ドラム●タイヤサイズ：100/90-16・110/80-18 ●発売年月：1982年6月■発売当時の新車価格：39万9000円

VTシリーズは現行型のVTRやVTR-Fまで続くロングセラーモデルとなった。現在でも、スポーツ性や耐久性はクラストップレベルにある。

パネル右側のタコメーターは12500rpmからレッドゾーンとなっている。水温計や油圧インジケーターなど、その装備も充実していた。

コンパクト化と高吸入効率を実現したスラント型VDキャブレターを搭載し、11.0の高圧縮比などにより、2スト勢に負けない走りを誇った。

主要キャラクターからひとコマのみの登場まで

「バリ伝」の2輪と4輪全集

バラエティに富んだマシンが、その特徴を押さえたシーンで登場する「バリバリ伝説」。ここでは印象に残るモデルをピックアップして、その詳細をお伝えする。

HONDA SUPER CUB50

CB750Fの代車

1958年に誕生したスーパーカブ。経済性、耐久性などの多くの要件を満した世界の実用車だ。グンがCB750Fをショップに預けた際、代車としてチューンド・カブに乗った（本誌59ページ 参照）。82年のモデルチェンジで定地走行テスト値リッター当り150㎞という超低燃費のエコノパワーエンジンを搭載した。

●エンジン形式：空冷4スト OHC単気筒●総排気量：49cc●最高出力：5.5PS/9000rpm ●最大トルク：0.48kg -m/6500rpm ●乾燥重量：78kg●燃料タンク容量：3ℓ●前後ブレーキ：ドラム/ドラム●タイヤサイズ：2.25-17・2.25-17 ●発売年月：1982年4月■発売当時の新車価格：14万8000円 ※諸元はスーパーカブ50SDX セル付き

SUZUKI GS125E

通りすがりのバイク

第1話で美由紀たちの側を走り抜け、「カックイイーッ」と賞賛を浴びた（本誌61ページ 参照）GS125Eカタナ。アメリカンのGN125E用のシングルをパワーアップして新設計のダイヤモンドフレームに搭載。スズキ初のミニカウルを装着した車体は、タンクやサイドカバーのデザインに「カタナ」らしさを感じさせる。ANDF付きの黒いフロントフォークには、角形パッドの油圧ディスクブレーキを採用するが、フォークブーツの採用など実用性も考えられている。

●エンジン形式：空冷4スト OHC2バルブ単気筒●総排気量：124cc●最高出力：14PS/10000rpm ●最大トルク：1.0kg -m/8500rpm ●乾燥重量：101kg●燃料タンク容量：12ℓ●前後ブレーキ：ディスク/ドラム●タイヤサイズ：2.75-18・3.00-18 ●発売年月：1982年8月■発売当時の新車価格：24万3000円

HONDA PRELUDE

ドライバーがグンに怒鳴る

ホンダのFFスペシャリティカーとして82年11月にデビューした2代目プレリュード。Uターンしたグンの後続車として第1話に登場（本誌49ページ 参照）。エンジンは気筒当たり3バルブの1.8ℓで、CVキャブレターを2連装して最高出力は125PSを誇っている。フロントサスにダブルウィッシュボーンを採用し、ノーズを低くデザインすることにも貢献。ABSモデルもラインアップ。

KAWASAKI Z750GP

グンのカブにチギられる

グンのチューンド・カブの餌食となったライダーが乗る（本誌65ページ 参照）。「RSの男」剛田のマシンとしても登場。Z650から発展、熟成されたコンパクトなエンジンには、国内初のコンピュータ制御のデジタル・フューエル・インジェクションを搭載し、操縦性も軽快。角張ったデザインにはカワサキ独特の武骨さが表現され、往年の「Z」ファンにも人気が高かった。デビューの翌年にはカウルを装着したGPz1100イメージのGPz750が登場して、短命に終わってしまったモデルだ。

●エンジン形式：空冷4スト DOHC2バルブ並列4気筒●総排気量：738cc●最高出力：70PS/9500rpm ●最大トルク：6.0kg -m/7500rpm ●乾燥重量：216kg●燃料タンク容量：21ℓ●前後ブレーキ：ダブルディスク/ディスク●タイヤサイズ：100/90-19・120/90-18 ●発売年月：1982年4月■発売当時の新車価格：64万5000円

KAWASAKI Z400GP

沖田比呂

●エンジン形式：空冷 4 スト DOHC2 バルブ並列 4 気筒●総排気量：399cc●最高出力：48PS/10500rpm ●最大トルク：3.5kg -m/8500rpm ●乾燥重量：179kg●燃料タンク容量：18 ℓ ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：90/90-19・110/90-18 ●発売年月：1982 年 3 月■発売当時の新車価格：47 万 8000 円

特徴的サウンドの 400 スポーツの雄

好漢、比呂の愛車として、第 1 部には度々登場する Z400GP。ホンダ CBX400F をライバルとするスポーツモデルで、その実力は 82 年の 4 耐優勝で実証されている。シャープなレスポンスを示すエンジンはフルトランジスタ点火、サイレントカムチェーン＋オートマチックテンショナーなどにより、ハイパワー化によるメンテナンスの心配やメカノイズの増大に対処する。独特のジェット機のようなサウンドも特徴。

KAWASAKI Z400FX

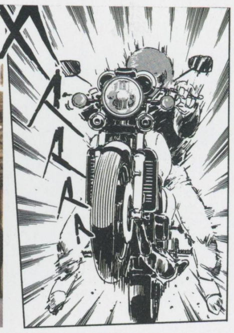
族仕様で登場

CB400FOUR が 77 年に姿を消して以来、400cc4 気筒を望む多くの声に応えたのが Z400FX。グンや美由紀、比呂に簡単にパスされる族のバイクとして登場。直線基調の大柄なボディにクラス唯一の DOHC マルチの搭載で空前のヒットとなった。43PS を発揮するエンジン特性は、素直なハンドリングとの相性も良く、市街地からワインディングまで走りを楽しめた。

●エンジン形式：空冷 4 スト DOHC2 バルブ並列 4 気筒●総排気量：399cc●最高出力：43PS/9500rpm ●最大トルク：3.5kg -m/7500rpm ●乾燥重量：192kg●燃料タンク容量：15 ℓ ●前後ブレーキ：ディスク / ディスク●タイヤサイズ：3.25H19・3.75H18 ●発売年月：1981 年 10 月■発売当時の新車価格：43 万 5000 円　※諸元は E4 型

YAMAHA RZ350

北川の愛車

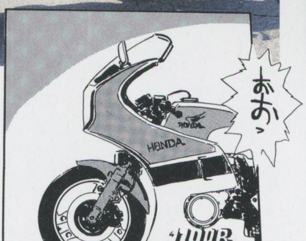


1979 年の秋にヨーロッパのショーで公開された RD350LC が RZ の名を冠して 81 年に国内発売。ナナハンキラーの異名を持つ RZ350 は、強烈なパワーによる怒濤の加速力により 250 モデルに劣らず大人気となり、納車まで数カ月待ちの状況を生む。グンと歩惟の初デート（ダブルデート）の時、歩惟の友達の彼（北川）が乗り、グンと公園 1 周のバトルとなった。

●エンジン形式：水冷 2 ストピストンリードバルブ並列 2 気筒●総排気量：347cc●最高出力：45PS/8500rpm ●最大トルク：3.8kg -m/8000rpm ●乾燥重量：143kg●燃料タンク容量：16.5 ℓ ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：3.00S18・3.50S18 ●発売年月：1981 年 2 月■発売当時の新車価格：38 万 9000 円

HONDA CB1100R

おっちゃんの愛車～ 2

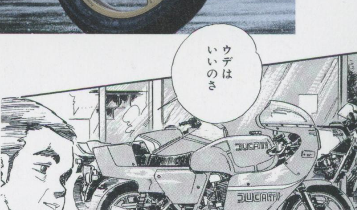


おっちゃんがドゥカティ MHR を売って、次の愛車としたのは CB1100R。プロダクションレースのベースモデルとして開発されたスタイルは、シングルシート、セパレートハンドル、フルフェアリングなど、装備的にも耐久レーサーそのものだ。DOHC4 気筒のエンジンは高度なチューニングが施され、最高速は楽に 230km /h をオーバーする実力を持つ。ロードモデルの最高峰としてライダーの憧れの的となり、一時は 350 万円ものプレミアが付いたこともある。81 年から 83 年まで、3 タイプのイヤーモデルが存在。

●エンジン形式：空冷 4 スト DOHC4 バルブ並列 4 気筒●総排気量：1062cc●最高出力：100PS/9000rpm ●最大トルク：8.8kg -m/7000rpm ●乾燥重量：233kg●燃料タンク容量：26 ℓ ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：100/90V18・130/80V18 ●発売年：1983 年■発売当時の新車価格：250 万円

DUCATI 900MHR

おっちゃんの愛車～ 1

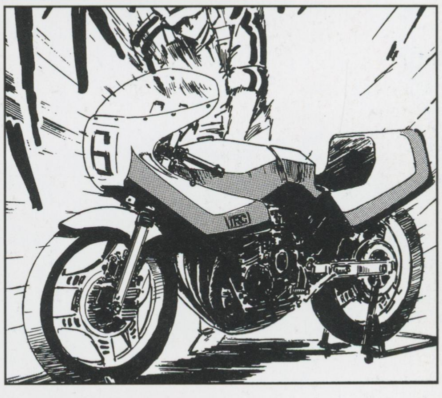


第 1 話で「おっちゃんのドカがいいっ」とグンの台詞があり、第 4 話でおっちゃんのバックに描かれていたのがドゥカティ 900 マイク・ヘイルウッド・レプリカ（81 ～ 82 年モデル）。当時、日本でのドゥカティの知名度と人気を爆発的にアップさせたモデルで、マイク・ヘイルウッドのマン島 TT レース優勝マシンのレプリカとして発売された。ドゥカティ独特のエキゾーストノートとイタリアンレーサーそのもののスタイリングは見る者の目を奪うほど刺激的で、「走る芸術品」との異名を取った。

●エンジン形式：空冷 4 スト OHC2 バルブ L 型 2 気筒●総排気量：863.9cc●最高出力：72PS/7000rpm ●最大トルク：8.5kg -m/5800rpm ●乾燥重量：195kg●燃料タンク容量：18 ℓ ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：100/90V18・120/90V18 ●発売年：1979 年■発売当時の新車価格：139 万円

HONDA CBX400F

グン、初めてのレーサー



ライバルに先駆けて 4バルブDOHC4気筒を搭載

ホンダの第2世代空冷4気筒DOHC 4バルブエンジンは、ライバルたちを凌駕するリッター当たり120馬力をマークする高出力型。車体も鋳鉄ディスクローターを採用したインボードディスク、ブレーキトルク反応型のアンチダイブ機構TRAC、エア併用式のプロリンク式リアサス、アルミ鋳造式スイングアームなど、「量産市販車初」が目白押しだった。グンが初めてサーキットを走ったモデルとして、また、走りおさめ耐久レースでは秀吉と美由紀のマシンとしても登場。83年末にはCBR400Fにバトンタッチされた。

●エンジン形式：空冷4スト DOHC4バルブ並列4気筒●総排気量：399cc●最高出力：48PS/11000rpm ●最大トルク：3.4kg -m/9000rpm ●乾燥重量：173kg●燃料タンク容量：17ℓ●前後ブレーキ：ディスク / ディスク●タイヤサイズ：3.60H18・4.10H18 ●発売年月：1981年10月■発売当時の新車価格：48万5000円（ツートンカラー）

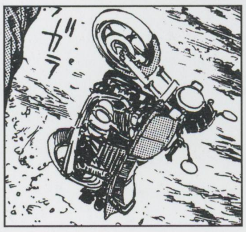
メーターパネルはCB750Fのデザインを踏襲。セパハンはジュラルミン鍛造で、ブレーキ＆チェンジペダルも同様にジュラ鍛パーツだ。

高回転型エンジンはフリクションロスを排除し、リッター120PSの高出力を達成。クロスしたデザインのエキパイもCBXの代表的な特徴。

新設したスーパーストリート400（SS400）レース向けにRSC（82年からHRC）はチューニングキット「RS400R」を発売。

SUZUKI GSX400E

地元の不良の愛車



グンと比呂、歩惟と美由紀の4人で海に行った際、東京から来た不良グループとゼロヨン勝負で負け、海に落とされた地元グループの1台。GSX250E/400Eは兄弟車だが、ステムカバーが付いているから、250ではなく400モデルだ。高い燃焼効率を実現したTSCCヘッド採用のツインカムエンジンとANDF機構により、4気筒のライバル車と互角の走りを見せた。

●エンジン形式：空冷4スト DOHC2バルブ並列2気筒●総排気量：399cc●最高出力：44PS/9500rpm ●最大トルク：3.7kg -m/8000rpm ●乾燥重量：171.3kg●燃料タンク容量：14.5ℓ●前後ブレーキ：ディスク / ドラム●タイヤサイズ：3.00S19・3.50S18 ●発売年月：1980年1月■発売当時の新車価格：34万5000円

NISSAN SKYLINE GT

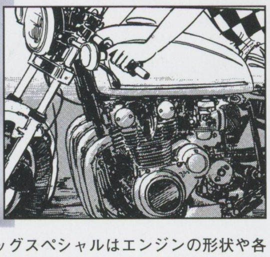
サトルグループの愛車

イチノセRC（レーシングクラブ）の一員であるサトルが仲間と美由紀を拉致した時の1台。77年発売の5代目スカイライン、通称「ジャパン」の後期型で、79年にヘッドランプを丸形4灯から角形2灯に変更。セリカ（トヨタ？）には「名ばかりのGT」と馬鹿にされたが、80年4月にターボモデルを投入。当時の国産最速となるゼロヨン15秒78を実測でマークした。

●エンジン形式：水冷4スト OHC2バルブ直列6気筒●総排気量：1998cc●最高出力：145PS/5600rpm ●最大トルク：21.0kg -m/3200rpm ●車両重量：1235kg●前後ブレーキ：ディスク / ディスク●タイヤサイズ：185/70HR14 ●発売年月：1980年4月■発売当時の新車価格：185万2000円 ※諸元は2ドアターボGT-ES

SUZUKI GS750E

東京から来た不良の愛車

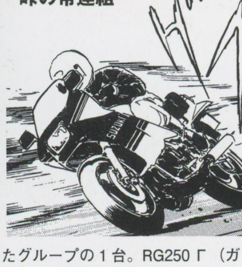


上記のGSX400Eとバトルをした都内グループのドラッグスペシャルはエンジンの形状や各補機類からベースモデルはGS750Eだろう。それまで2ストメインだったスズキが初めて開発した4ストスポーツモデルであるGS750（76年11月発売）をベースに、フロントブレーキをダブルディスクとし、前後サスを強化してキャストホイールを装着したのがGS750Eだ。

●エンジン形式：空冷4スト DOHC2バルブ並列4気筒●総排気量：748cc●最高出力：68PS/8500rpm ●最大トルク：6.0kg -m/7000rpm ●乾燥重量：223kg●燃料タンク容量：18ℓ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：3.25H19・4.00H18 ●発売年月：1978年7月■発売当時の新車価格：51万円

SUZUKI RG250Γ

峠の常連組

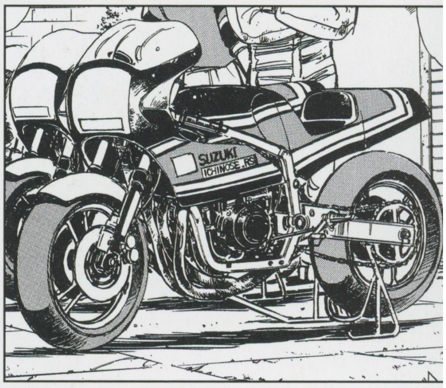


秀吉初登場の際、VTやCBX400Fと共に峠でグンが一蹴したグループの1台。RG250Γ（ガンマ）はレーサーレプリカの嚆矢として歴史に名を残したモデル。市販車初のアルミフレーム、パワーリード吸気の水冷パラレルツイン、レーシーなカウルなど、世界GPの500ccクラスに参戦していたスズキのワークスマシンと同じ「ガンマ」という車名を冠するに相応しい内容だ。

●エンジン形式：水冷2ストパワーリードバルブ並列2気筒●総排気量：247cc●最高出力：45PS/8500rpm ●最大トルク：3.8kg -m/8000rpm ●乾燥重量：131kg●燃料タンク容量：17ℓ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：100/90-16・100/90-18 ●発売年月：1983年3月■発売当時の新車価格：46万円

SUZUKI GSX-R

グン&秀吉 4 耐マシン



「熱かったあの時代」を象徴するハイスペック・モデル

GSX400FW 搭載の水冷エンジンをベースに、自主規制いっぱいの 59PS エンジンをスズキのお家芸ダブルクレードル型アルミフレームに積み、84 年に発売。152kg という乾燥重量はユーザーだけでなくライバルメーカー驚かせた。当時、トレンドの 16 インチホイール、デカピストンブレーキ、アンチ・ノーズダイブ・フォーク、フルフローターサスと装備は豪華。耐久レースマシンを意識させるデュアルヘッドライトとカウルで戦闘的な雰囲気は満点。「バリ伝」ではグンと秀吉による 4 耐優勝マシンとしておなじみ。

●エンジン形式：水冷 4 ストローク DOHC4 バルブ並列 4 気筒●総排気量：398cc●最高出力：59PS/11000rpm ●最大トルク：4.0kg -m/9000rpm ●乾燥重量：152kg●燃料タンク容量：18 ℓ ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：100/90-16・110/80-18 ●発売年月：1984 年 2 月■発売当時の新車価格：62 万 9000 円

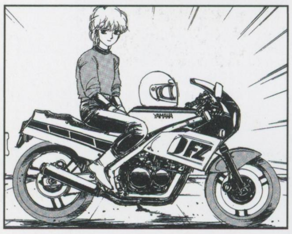
1 万 3000rpm スケールの回転計をセンターに配置して、シンプルでスパルタンな雰囲気を漂わせる。レッドゾーンは 1 万 2000 回転から。

単体重量 7.6kg という軽さを誇るアルミフレームに、フリクションロスの低減など徹底的なチューンアップを施したエンジンを搭載。

SP レースでも GSX-R は寝かし込みが軽く、レースで使うパワーバンドが広いためシフトの回数もライバルの FZ400R より少なくて済んだ。

YAMAHA FZ400R

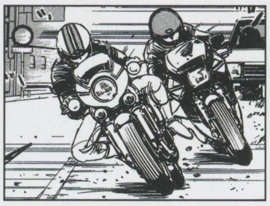
太田メカニックの愛車



イチノセ RC の太田メカニックや S 工大の神野のマシンとして登場した FZ400R。既に全日本選手権にデビューしていた F3 レーサー FZR400 のストリートバージョンだ。高速タイプのカムシャフトや大径バルブを採用し、バンク角は左右 51 度と GP レーサー並みの深さを確保している。オートバイ誌による実測で最高速度は 187.5km/h を記録した。

●エンジン形式：水冷 4 ストローク DOHC4 バルブ並列 4 気筒●総排気量：399 cc ●最高出力：59PS/12000rpm ●最大トルク：3.7 kg -m/10000rpm ●乾燥重量：165kg●燃料タンク容量：18 ℓ ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：100/90-16・120/80-18 ●発売年月：1984 年 5 月■発売当時の新車価格：59 万 8000 円

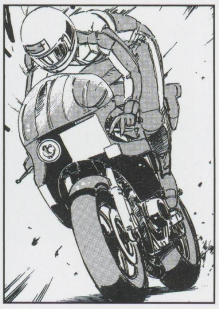
グンを止めようとしたコンビ



「黒いカワサキ」に勝てるのはグンと秀吉しかいないと、グンを追いかけ話を聞いてもらおうとした 2 人は RZ250R と RG250 Γ に乗っていた。RZ250R は排気デバイス YPVS を装備してパワーを 43PS にアップ。フレームと足まわりも一新して 83 年 2 月に発売された。

SUZUKI GS1000S/E

IRC の TT-F1 で登場？

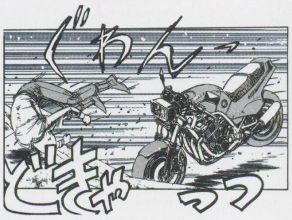


イチノセ RC 所有の F1 耐久仕様は、連載初出が 83 年秋であったことから、750~1000ccのモデルがベース車両だと思われる。83 年まで、AMA スーパーバイクや世界耐久選手権で大活躍していたのは、GS750/1000 をベースとしたマシンたち。写真の GS1000S は 78 年に AMA スーパーバイクでウェス・クーリーがチャンピオンとなったマシンのレプリカモデル。

●エンジン形式：空冷 4 ストローク DOHC2 バルブ並列 4 気筒●総排気量：997cc●最高出力：90PS/8200rpm ●最大トルク：8.5kg-m/6500rpm ●乾燥重量：238kg●燃料タンク容量：20 ℓ ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：3.50V19・4.25-V17 ●発売年月：1979 年■発売当時の新車価格：108 万 7300 円

HONDA CBR400F

峠の常連組



峠でライダーをクラッシュさせる「黒いカワサキ」の犠牲車の 1 台。CBR400F は当時熱狂的に盛り上がっていた 400cc クラスのレースの戦闘力向上を強く意識した、CBX400F の後継モデル。エンジンには回転数に応じて作動バルブ数を切り替える REV の投入により 58PS を発揮し、ホイールは GP レーサー譲りの NS コムスター。レース出場を視野にカウルレスで登場。

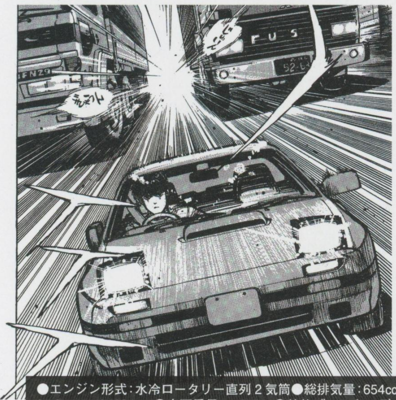
●エンジン形式：空冷 4 ストローク DOHC4 バルブ並列 4 気筒●総排気量：399cc●最高出力：58PS/12300rpm ●最大トルク:3.6kg -m/11000rpm ●乾燥重量:176kg●燃料タンク容量:18 ℓ ●前後ブレーキ:ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：100/90-16・110/90-18 ●発売年月：1983 年 12 月■発売当時の新車価格：53 万 9000 円

峠で秀吉の750カタナと事故を起こしたのは、通称、鉄仮面のターボC。6代目スカイラインのマイナーチェンジ後に追加された「史上最強のスカイライン」ターボRSにインタークーラーを追加したモデルだ。グロスで205PSを発揮するFJ20ET型エンジンは、かつての“羊の皮を被った狼”の性格を完全に復活させたモデルであったが、4気筒エンジン搭載ゆえに、GT-Rはもちろん、GTのネーミングも与えられなかった。スポーツ志向のモデルながら、優れた直進性能やコーナーでの操縦性の良さも両立し、長距離でも疲れない乗用車でもあった。モーターマガジン誌の実測テストでは、ターボRSは最高速214.61km/h、ゼロヨン14秒93をマーク。

●エンジン形式：水冷4スト DOHC4バルブ直列4気筒●総排気量：1990cc●最高出力：205PS/6400rpm ●最大トルク：25.0kg -m/4400rpm ●車両重量：1205kg●前後ブレーキ：ディスク / ディスク●タイヤサイズ：205/60R15 ●発売年月：1984年2月■発売当時の新車価格：251万8000円 ※諸元は2ドアターボRS・5MT

NISSAN SKYLINE HT TURBO RS

秀吉のGSX750Sと衝突



グンがカメラマンの叔父から長期貸与されていた2代目RX-7・FC3S。パワーユニットはロータリーの13Bターボで、作中でも触れられているが、簡単に180km/h速度リミッターが働くほどハイパワー。モーターマガジン誌のテストでは最高速231.88km/h、ゼロヨン14秒62と国産スポーツトップの数値を叩き出した。フロントにストラット、リアにセミトレーリングと形式的にはオーソドックスだが、リアには4WSのノウハウを積極的に盛り込んだトー・コントロール・システムを採用。91年12月に3代目のアンフィニRX-7（FD3S）にモデルチェンジするまで、パワーアップなどのマイチェンや∞（アンフィニ）バージョンの追加など、着実な熟成が図られた。

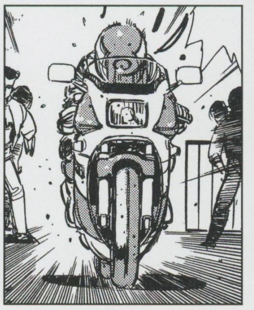
●エンジン形式：水冷ロータリー直列2気筒●総排気量：654cc×2 ●最高出力：185PS/6500rpm ●最大トルク：25.0kg -m/3500rpm ●車両重量：1210kg●前後ブレーキ：ディスク / ディスク●タイヤサイズ：205/60R15 ●発売年月：1985年9月■発売当時の新車価格：197万1000円 ※諸元はGT

MAZDA SAVANNA RX-7

グンが国内や海外で乗る

YAMAHA TZR250

裏山サーキット参加車

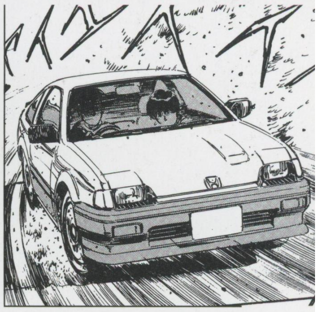


S工大のタイムトライアルで完走したマシンその1。YZR500からフィードバックされたアルミのデルタボックスフレームはRZ250Rより40%も軽量ながら剛性は格段に向上。45PSを発生する新型の水冷並列ツインエンジンをはじめ、アルミデルタボックスフレーム、前後のホイールを17インチ化したディメンションまで、市販レーサーTZに限りなく接近させている。

●エンジン形式：水冷2ストクランクケースリードバルブ並列2気筒●総排気量：249cc●最高出力：45PS/9500rpm ●最大トルク：3.5kg -m/9000rpm ●乾燥重量：126kg●燃料タンク容量：16ℓ●前後ブレーキ：ディスク / ディスク ●タイヤサイズ：100/80-17・120/80-17 ●発売年月：1985年11月■発売当時の新車価格：54万9000円

HONDA CR-X

クラスメイトの秋山の愛車



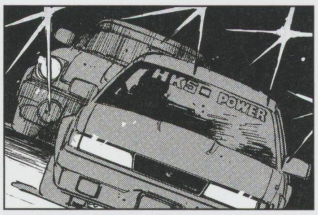
グンのCB750Fと○×スカイラインで“2輪と4輪のどちらが優れているか”をかけて勝負したFFスポーツで、正式車名はバラードスポーツCR-X Si。860kgのボディにグロス135PSの組み合わせは強力で、実測テストでは197km/hの最高速と15秒20という俊速ぶりを示した。1625㎜のホイールベースによるシャープな操縦性はワインディングでも秀でていた。

●エンジン形式：水冷4スト DOHC4バルブ直列4気筒●総排気量：1590cc●最高出力：135PS/6500rpm ●最大トルク：15.5kg -m/5000rpm ●車両重量：860kg●前後ブレーキ：ディスク / ドラム●タイヤサイズ：185/60R14 ●発売年月：1984年11月■発売当時の新車価格：137万6000円 ※諸元はSi・5MT

グンが歩惟を救出するため、東名高速を急ぐ途中に絡んできた2台。初代ソアラはトヨタのパーソナルクーペの頂点として、81年にデビュー。2.8ℓ直6DOHCエンジンを搭載する2800GTは余裕の動力性能で、たちまち国産ナンバーワン人気となった。2代目フェアレディZ（S130型）は2ℓと2.8ℓをラインアップして78年に登場。ルーフのティンテッドガラスが取り外せるTバールーフが2シーターと2by2に用意された。

SOARER & FAIRLADY Z

東名高速の走り屋

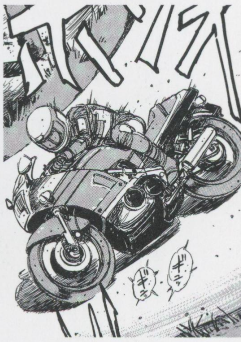


●エンジン形式：水冷4スト DOHC2バルブ直列6気筒●総排気量：2759cc●最高出力：170PS/5600rpm ●最大トルク：24.0kg -m/4400rpm ●車両重量：1300kg●前後ブレーキ：ディスク / ディスク ●タイヤサイズ：185/70HR14 ●発売年月：1981年2月■発売当時の新車価格：291万3000円 ※諸元は2800GTエクストラ・5MT

●エンジン形式：水冷4スト OHC2バルブ直列6気筒●総排気量：2753cc●最高出力：145PS/5200rpm ●最大トルク：23.0kg -m/4000rpm ●車両重量：1270kg●前後ブレーキ：ディスク / ディスク ●タイヤサイズ：195/70HR14 ●発売年月：1978年8月■発売当時の新車価格：215万5000円 ※諸元は2シーター280Z-T・5MT

KAWASAKI GPZ400R

裏山サーキット参加車



S工大のタイムトライアルで転倒した車両その1。比呂のZ400GPの後継モデルで、グラマラスなシルエットながら、空気抵抗係数（CdA値）0.29以下の空力に優れたデザインを誇る。当時全盛だったレーサーレプリカではなく、高性能なツーリングスポーツというべきマシン。水冷DOHCフォアはフラットバルブキャブレターと組み合わせ、豊かな中低速トルクを発生するセッティングで扱いやすい。

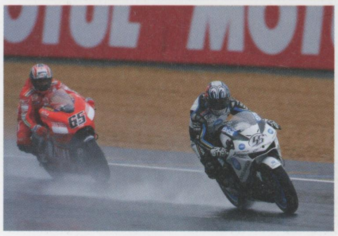
●エンジン形式：水冷4スト DOHC4バルブ並列4気筒●総排気量：398cc●最高出力：59PS/12000rpm ●最大トルク：3.6kg -m/10500rpm ●乾燥重量：176kg●燃料タンク容量：18ℓ●前後ブレーキ：ダブルディスク / ディスク●タイヤサイズ：100/90-16・130/90-16 ●発売年月：1985年2月■発売当時の新車価格：62万9000円

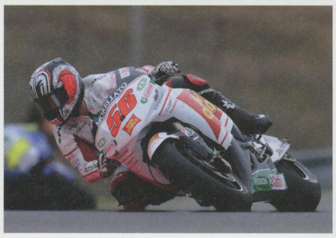
中野真矢 INTERVIEW

世界最高峰の舞台で戦った “リアル”巨摩 郡

漫画の主人公に憧れて……といろいろなスポーツを楽しんでいる人は多い。
その中で、偶然知り得た漫画の主人公に共感して、ともに成長し、
世界最高峰の舞台にまで上りつめるという偉業を成し遂げた人がいる。
中野真矢。グンと同じゼッケン56を身に着けて世界と戦った元GPライダーだ。

文・濱矢文夫
写真・松川 忍





きっかけはヘルメットのグラフィック 作品のことは後から知りました

ロードレース世界最高峰、MotoGPのトップクラスで活躍した中野真矢さんは、2009年を最後に、プロのレースライダーを引退した。その後、立ち上げたのが、オートバイ用のウエアなど、ライダーのライフスタイルを提案するブランド、『56design』である。この『56』という数字は、バリバリ伝説の巨摩 郡が、世界グランプリを走った時のゼッケンナンバーがきっかけになっている。

「僕は5歳でポケバイに出会って、それからライダーになったんです。80年代中頃にポケバイより大きいミニサイズのヤマハYSR50やホンダNSR50の原付レーサーレプリカモデルが登場したんですよ。それで周りの先輩たちが、ポケバイからミニバイクレースにステップアップしていった。あの頃はまだ、今のように幼い年齢からレースをやってグランプリまで行ったライダーがほとんどいなくて、その道筋みたいなものもなかったんです。当時は公道を走っていたライダーがサーキットで練習してプロになっていくのが普通でした」

出会いはポケバイレーサーだった中学時代

ちょうど時代の変わり目、小さい頃からレースをやって世界まで行った最初の世代。中学生になった中野少年も、先輩たちのようにポケバイからミニバイクレースに……という流れになり、父親がNSR50を買ってきた。

絶対的な速度が低いポケバイなのと、今ほど装備に対する意識が高くない頃だったので、肩やヒザ、ヒジに母親が厚手のパッチを縫い付けた綿の布ツナギに、くるぶしまでのバスケットシューズを履いて走っていた。

「ミニバイクで走ることになり、布ツナギは今までのが着られるけれど、シューズはスニーカーというわけにはいかず、ライディングブーツと、新しいヘルメットを買わなきゃねって話になった。そういう話をしている時に、近所のバイク屋さんに行くと、集まっていた常連さんが巨摩 郡グラフィックのヘルメットを持っていたんです。それを見て僕はものすごい衝撃を受けた。こんなカッコイイヘルメットがあるんだ!って。持ち主に話を聞いたら、『グンヘル』だって教えてくれた。バリバリ伝説は読んだことがなかったから、まったく分からない。中学生で何も知らなかったんです。最初『グンヘル』っていうのは軍隊のヘルメット、『軍ヘル』だと思ったくらいですから、笑えますよね。でも、すごくいいなぁ、カッコイイなぁ、と」

後に、そのひと目惚れしたグラフィックは漫画の主人公であるライダーがかぶっているものであることが判明。父親が単行本を十数巻まとめて買ってきたのが、バリバリ伝説との出会いである。すぐに熱中して読みふけり、ストーリーとグンの魅力にハマった。

「街中や峠をCB750Fで走っていた最初の話は、免許が持てる年齢でもなかったし、物語は楽しめましたが、現実としてよく分からない世界でした。だからグンがレースに出るようになってからがおもしろかった。秀吉と組んだ4耐で優勝して、全日本250クラスで天才的な活躍をしますよね。僕はやっとギア付きに乗れるようになっただけですから、将来、全日本ロードレースに出られるかどうかなんてイ

メージできない。だから読んでいるときも、グンみたいになってやろう、なんて強い決意みたいなものはありませんでした。ただ、小さいながら同じレースを走る身として、グンに大いに共感したんです」

そうなると、ますますグンヘルが欲しくなる。ヘルメットメーカーにどこで買えるのか電話したり、父親にいろいろ探してもらったが、結局それは売り物ではないことわかる。以前見かけたのは、オリジナルで塗装して作ったものだったのだ。

ワークスライダーになりどうしても56が付けたくて

そんなとき、鈴鹿8時間耐久ロードレースの前座でコカ・コーラ社のポケバイ・イベントとCM撮影が開催される。中野少年もこれに参加したのだが、なんとその際使われたアライヘルメットが、参加したポケバイライダーたち全員にプレゼントされたのだ。さっそくこの白いヘルメットを、憧れのヘルメットの持ち主に聞きだした塗装屋さんに持ち込んで、ついに待ち望んだグンヘルを手に入れた。

「できあがったときは感動して、それはもう大事にしました。それから、成長するにつれ布ツナギが小さくなったので、今度は革ツナギにしようということになり、オーダーメイドすることになったんです。もちろん、デザインはグンレプリカですよ、ハハハ」

昔の写真を見せてもらうと、グンと同じ白に朱色のHRCワークスカラーのNSR50にグンヘル、グン革ツナギを身にまとい、ゼッケンは56番をつける14歳の中野少年がいた。コミックスは当時発売されていた既刊は全て読み終え、週刊少年マガジン(講談社)の連載に追いついた。

グンになりきった中野少年は、ミニバイクレースで速さを身に着け、メキメキ頭角を現わしていき、チャンピオンを獲得してステップアップ、SP忠男レーシングと契約を交わす。ヘルメットは『グンヘル』からお馴染みの『目玉ヘル』になったが勢いは止まらない。鈴鹿4時間耐久ロードレースで優勝すると戦いの場をSPレースから全日本ロードレース選手権に移し、GP250クラスで見事チャンピオンに輝く。そして世界に飛び出した。

「今も時々、『バリバリ伝説』を読み返すことがあるんですが、グンも4耐で優勝しているじゃないですか。僕も優勝、さらに大学も同じ工学部ですよ。それから世界グランプリにも行けた。グンはチャンピオンを獲って、僕は獲れなかったのが心残りですけど、振り返ってみると、重なっている部分があるなぁ、と思いますね」と笑う。

全日本ロードレースを走っていた時のゼッケンは62番。バリバリ伝説ファンならおわかりだろう。そう、グンが全日本ロードレースの250クラスを走った時のゼッケンは62番だ。

その後、ヤマハのワークスチームと初めてのプロ契約。その際、中野さんはとある要望を出したという。

「どうしても56番が付けたいと言ったんです。でも、今のようにワークスライダーが自分の好きな、大きい番号のゼッケンを選ぶなんて普通ではなかったですから、あまりいい反応はされませんでした。『ワークスマシンに大きいゼッケンを付けるとはどういうことか、企画書を出せ』と言われました。だから作りましたね、企画書。同じ56番でキャラクターを背負って走る、なんて強い意気込みではなく、単純にバリバリ伝説のいちファンとして、グンへの憧れからのものでした。ただ、その番号に恥ずかしくない走りをしようという思いはありました」

マンガの中で印象深かったシーンを尋ねると、全日本250チャンピオンがかかった、鈴鹿での最終戦。彼女の歩惟ちゃん(伊藤歩惟)がさらわれて、レース前日に鈴鹿から東京まで愛車のRX-7(FC3S)を飛ばして助けに行った話だそうだ。全日本GP編のクライマックスと言えるシーン。

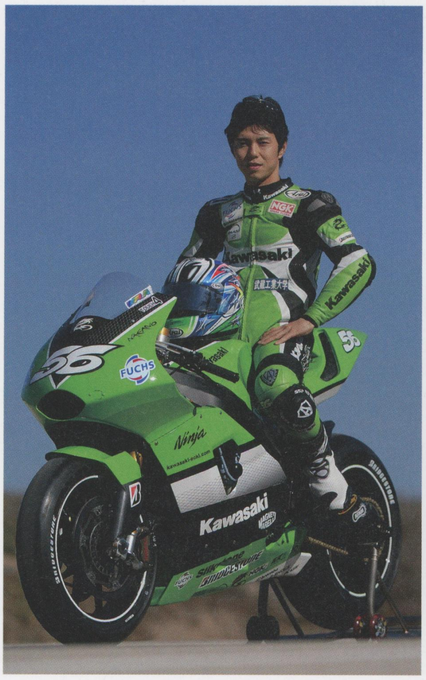
「眠らずに夜通し走って鈴鹿まで帰ってきて優勝してしまう、素晴らしい話ですよね。でもレースをやっている自分としては、グンは行かなくていいんじゃないか、とも思いました。だってチャンピオンがかかった大事なレースですよ。自分としてはレース活動が大事だったので、ラブストーリー的な部分もおもしろかったのですが、なぜ行くんだ? まず警察に連絡して助けに行ってもらって、ちゃんとレースに出て、それから向かえばいいじゃないか、って。当時の僕には、ちょっと感情移入しづらい行動でしたね」

作中で描かれたレースの世界はとてもリアル

物語の後半、世界グランプリに挑戦しているところでは、実際のグランプリ、実在のチーム、実名のライダーが数多く登場する。

「僕自身が戦いの場を世界に移し、250ccからトップクラスの500ccに上がったとき(2001年)は、チー

中野真矢　SHINYA NAKANO



1977年10月10日生まれ。5歳からポケバイを始め、1994年からは名門・SP忠男レーシングチームと契約。同チームのアイコンでもあるヘルメットの目玉マークは、自身のトレードマークにもなった。1998年に全日本選手権250ccチャンピオン(BPヤマハレーシングチーム)を獲得、翌1999年からは闘いの舞台を世界へ。2000年はWGP250クラスランキング2位となり500にステップアップ。2001年はYZR500を駆り、シーズン5位を獲得してルーキー・オブ・ザ・イヤーに選ばれる。2002年からは現在の世界最高峰の舞台であるMotoGPに参戦した。2012年からは、世界を目指す若いライダーの育成をサポートする「56RACING」チームを発足し、地方選手権への参戦を開始。チームとしても「いつかは世界GP参戦」を夢見て活動している。

「今振り返ると、グンと自分には共通点が多いと思いますね」

ムにゴロワーズのスポンサーが付いて、そこでクリスチャン・サロン選手と出会うことができたんです。もちろん、ものすごいレジェンドライダーなんですが、僕の中ではバリバリ伝説の中に出てきた人なわけですよ。あのクリスチャン・サロンだ！って感動しましたね。そして引退前に参戦していたスーパーバイク世界選手権ではレオン・ハスラムが走っていました。彼のお父さんは作中にも出てくる『ロケットロン』ことロン・ハスラムですよ。ファンだからサインをくださいってすぐに行きましたね。

そういえばひとつ、作中のエピソードを勘違いをしていて、S工大の裏山競技会でグンがNS400Rでウイリーして切り返してS工大の伝説を破った話。これをなぜか、ウイリーをして切り返したのがアメリカ、ラグナ・セカのコークスクリューだと思い込んでいたんです。だからコークスクリューを走るときは同じことをやらなければ、って気持ちがあったんです。でも実際は速く走るためにウイリーをして切り返す必要がないワケですよ。でもやらなくちゃという使命感（?）にかられて、フリープラクティスのチェッカーが振られた後にこっそり試してみたんです。もちろん切り返してなんてできないので、フロントアップだけして下りました。笑えますよね。

グンに新型NSR500がもたらされたシーンはすごくシビレましたね。『まだ奥の方にあるぞっ！』って、新しい56番のマシンがトラックから出てくるシーン。もう最高です」

ところで、世界のトップカテゴリーまでも経験した中野さんからしてみると、物語の中で描かれるシーンやエピソードのリアリティについて、どれくらい気になるのだろうか？　主人公などのレース中のつぶやきなど、ワークスレーシングライダーとして現実との違いが気にならなかったのか。

「いえいえ、むしろあまりにもリアルなんです。だから作者のしげの秀一先生は、てっきりバイクに乗っていてレース経験もあると思っていました。先生に初めてお会いした時、それを聞いたらレース現場の取材は1年に1回行くか行かないか、バイクは好きだけどそんなに乗った経験がないって言われて、ビックリしました。僕が経験してきたライバルとの駆け引きやセリフなんて、本当にあんな感じなんですよ。さすがこの道のプロだと思いました。

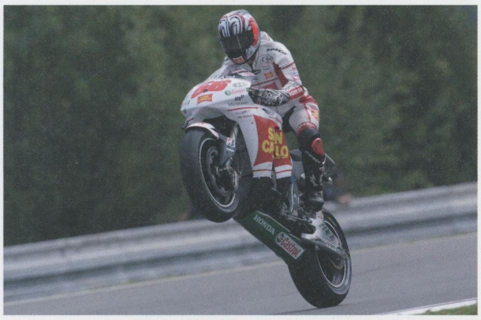
『ここは現実とは違う』とツッコミをいれる部分はほとんどありません。そこが大きくズレていたら、ここまでファンにはならなかったと思います。作中に描かれているように、レースはライダーとライダーの戦いであると同時に、自分との戦いでもあるわけです」

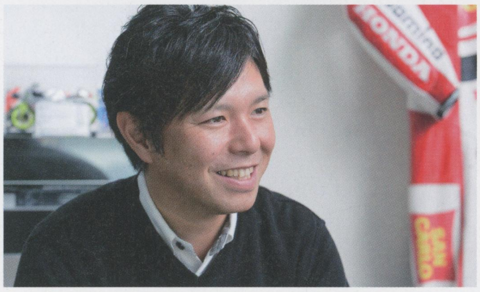
ライダー引退後も56という数字とともに

引退後は『56design』をスタート。レースばかりで他のことを何もやってこなかったので、いろいろなことを勉強してみようという気持ちがあったという。ところが、レースから離れた日々が続いていたある日、母親から「あなたはレースのことを話している と楽しそうね」と言われたそうだ。

「ああそうか、やっぱり僕はレースが好きなんだと再認識したんです。それで自分はいろいろな人に支えられてレースをしてきたから、今度はお返しをしようと思い立ちました。それで『56RACING』というチームを作り、若手を育成・サポートをすることにしたんです。まずは高校生のライダーで、ゼッケンはもちろん56番。次は女性ライダー。ゼッケンは62番です。今年は新しいカテゴリーの鈴鹿2時間耐久レースに男の子ペアと女の子ペアの2チームを走らせました。男の子ペアは『俺の方が速えー！』とか言い合ってます。うちひとりは奈良出身、関西のノリでズバズバとものを言う性格で、ふたりがグンと秀吉とかぶるのか、周りから『スタートで蹴りとか入れるなよ』って言われたりしてましたね。今は自分がグンに憧れて走るのではなく、新しいグンを育てて行ければと思っています。

レースを引退して、気持ちがどん底に落ちている時、しげのさんにお手紙を頂いて、そこに『君の中で56は終わりではなく、スタートだ』って書かれていたんです。この言葉に力をもらいました。自分にとってのバリバリ伝説はまだまだ続きます」





「ライダーを引退したあと、力をくれたのもバリ伝でした」

▶1998年に全日本ロードレース250クラスでチャンピオンになり、翌1999年から戦いの場は海外へ。実は世界へ旅立つ前に、しげの秀一先生と会う機会があり、バリバリ伝説への熱い思いを語ったとか。その時に先生からもらったのがこの色紙。「受け取った時に、別のものを連載中（1995年から連載していた『頭文字D』）だから、グンの顔を思い出しながら描いたとおっしゃってました。ものすごく嬉しかったですね」

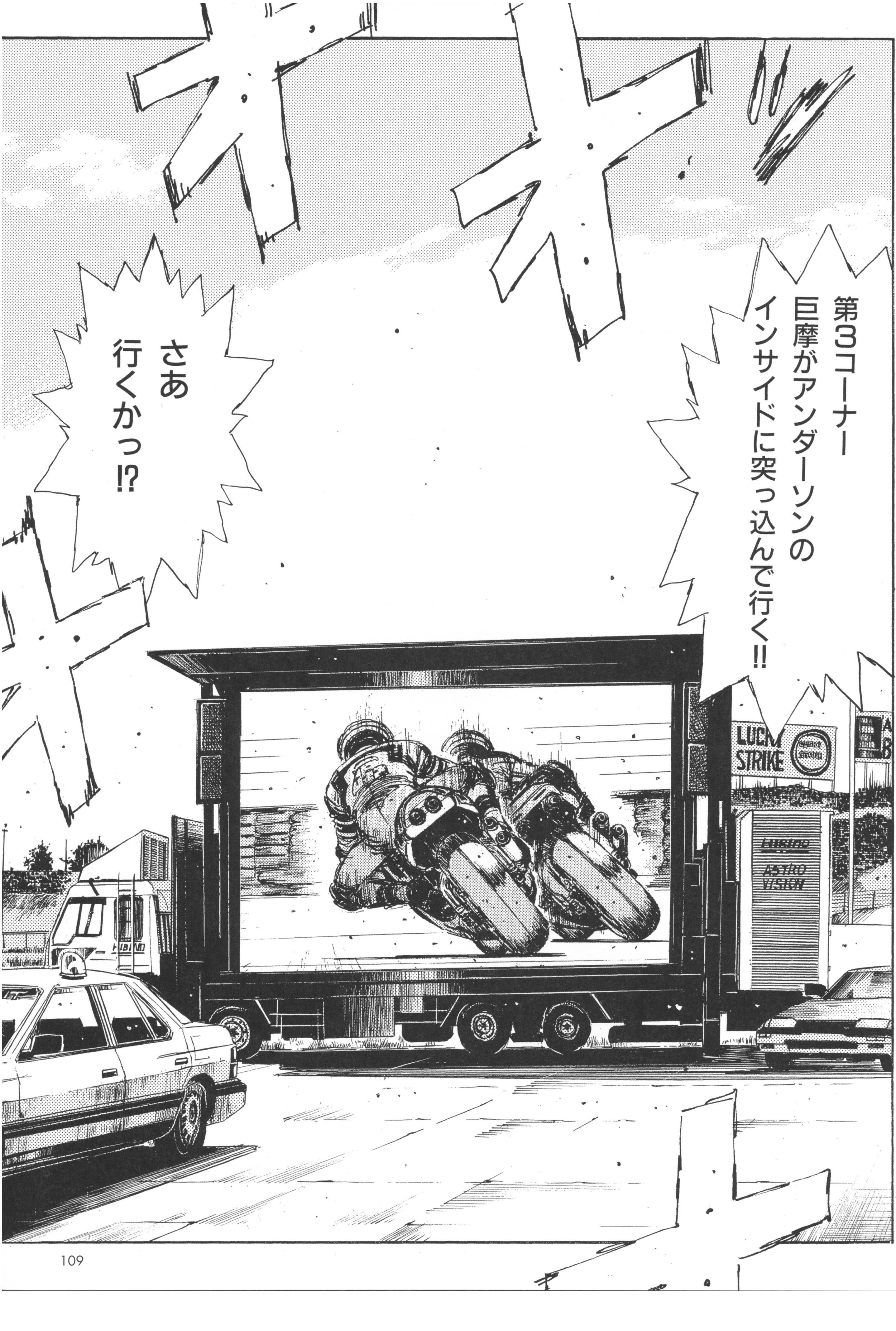
56design

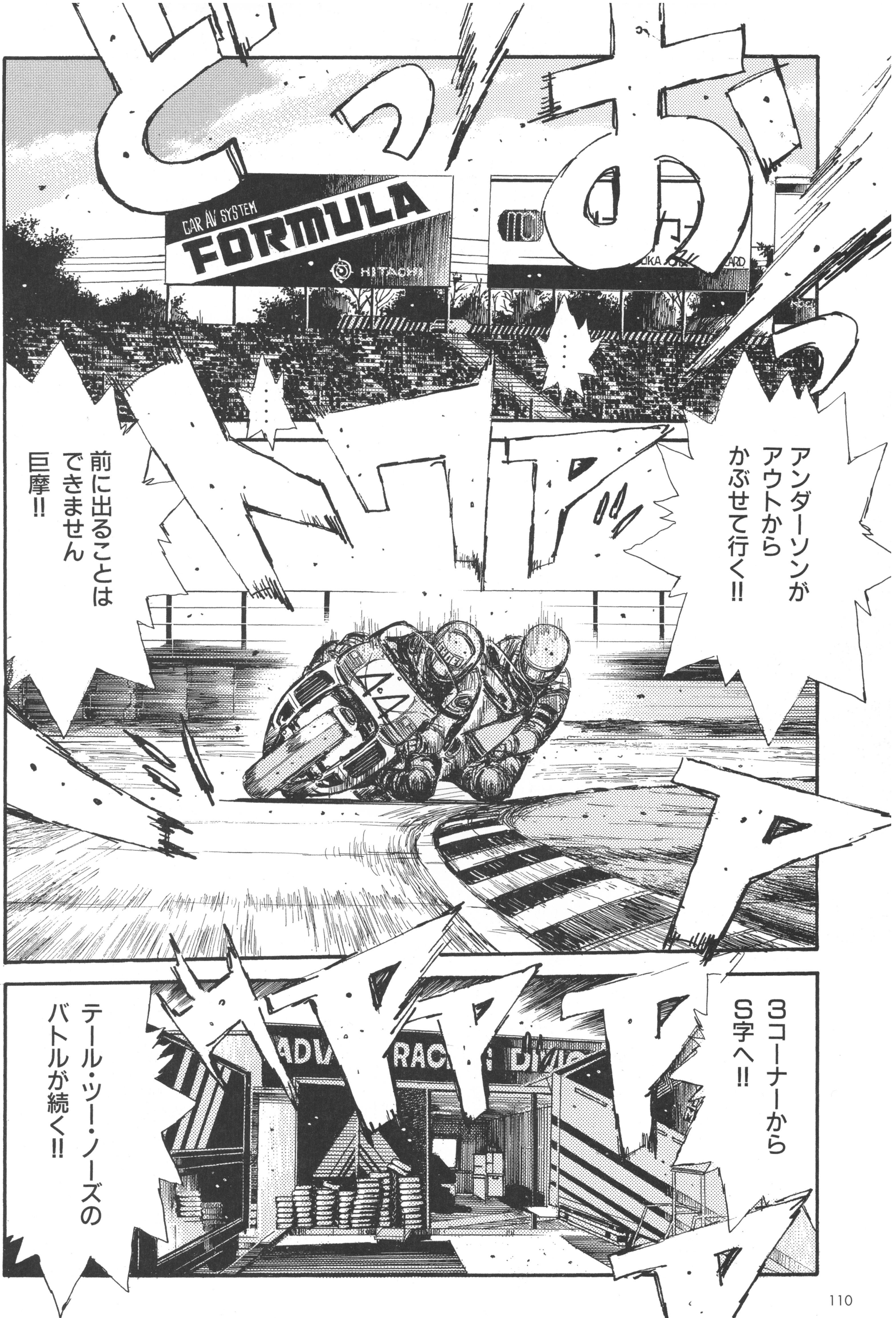
千葉県千葉市中央区椿森3-3-4
電話：043-445-8856
営業時間：11時〜19時（水曜定休）
www.56-design.com

中野さんが立ち上げたモーターサイクルウエア／グッズのブランド。子供の頃から培ってきたレーサー経験を活かしたライディングウエアや、モーターサイクルモチーフを取り入れたアパレル・小物を作り出している。「life with motorcycles」をコンセプトに「オートバイのある生活」が日本でも文化として定着することを目標としている。

バリバリ伝説 最終話

初めて出会ったのは
15の時、8年前だ。
グンのように
生きたいと思った。
秀吉のように
死ぬのもいいと思った。
時は流れて・・・
峠の王者は大人になった。
GPライダーには
なれなかったけど、
今でもバイクに乗ってる。
オレにとって
「バリバリ伝説」は
伝説なんかじゃなかった。
オレの青春
そのものだったよ。
SHOEI
SHOEI
PRODUCED BY
56
GRAND PRIX


第3コーナー
巨摩がアンダーソンの
インサイドに突っ込んで行く!!
さあ
行くかっ!?
STRIKE
ASTRO
VISION


CAR AV SYSTEM
FORMULA
HITACHI
アンダーソンがアウトからかぶせて行く!!
前に出ることはできません巨摩!!
3コーナーからS字へ!!
テール・ツー・ノーズのバトルが続く!!

オオオ
このレースでははじめて実現する両者のドッグファイト!!
場内の興奮はピークに達しています目前で展開する世界最高レベルのドッグファイト!!
SEIKO
LUCKY STRIKE
ああっ
ダァッ
ラインを変えて巨摩が外から行くーっっ!!
さあどうか!!
しかしアンダーソンゆずらない!!先頭はアンダーソン

くうっ
何が起こっているんだ!?
状況が把握できない!!
ガン・ボーイとの間に保っていたアドバンテージが突然なくなってしまった
まるで悪夢だぜ
奴はすべるタイヤでものすごいペースを回復したというのか!?
こんなバカなことが!!
なぜだ!!
先頭グループは逆バンクを立ち上がる!!
ファイナルラップの激走が続くっ
GP500CC!!

ああっ
なんということだ完全に追いつかれてしまった‥‥
タイヤがすべりはじめていたはずのガン・ボーイがなぜコースレコードを出すほどのペースアップができるんだ!?
LUCKY STRIKE
ア
ア
ア
ア
オレも今 その理由を考えていた‥‥
考えられる理由はただ一つ
ガン・ボーイは走りのスタイルを急に変えているんだ
CABIN
ア
ア
走りを変える?
もともとガン・ボーイはファースト・イン・ファースト・アウトのコーナリングを得意とするライダーだ
ブレーキレバーを握ったまま誰よりも速いスピードからマシンを倒し込んでいく
ア
ア
ア

ガン・ボーイがコーナーの入り口でブレーキングを遅らせて他のマシンを抜くのがうまいのはそういうテクニックを活かしているからだ
マシンをバンクさせながら強くフロントブレーキを使ってスピードのコントロールをする
しかしフロントをこじるようなコーナリングのためフロントタイヤに負担が強くかかるんだ
事実さっきまではフロントタイヤのスライドでマシンの方向転換に四苦八苦している様子がモニターを見ていてもハッキリとわかったからな
それがなぜ急に‥‥
考えられることはフルバンクに近い状態でのタイヤの接地部分のグリップはそれほど低下してはいなかったのじゃないかな‥‥
いかにガン・ボーイと言えどもマシンを目いっぱいねかせた状態でフロントブレーキを強くかけることはできないからな‥‥
そのことに気がついたガン・ボーイは走りを変えた‥‥
正確に言えばフロントタイヤの使い方を変えてきた

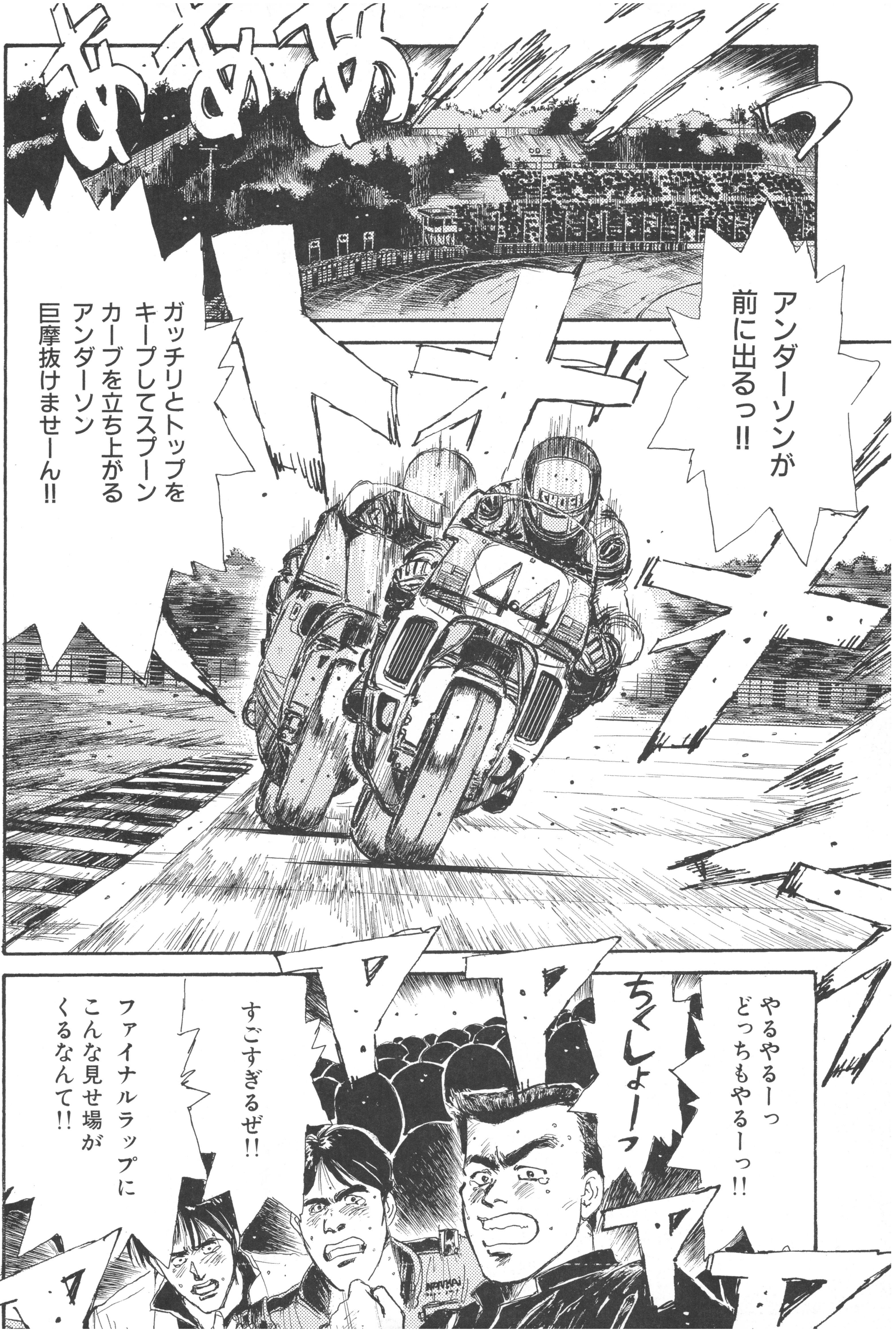
マシンを立てた状態で確実に減速を終え一気にマシンを倒しこんでクイックな方向転換をする
あれはむしろラルフが使う技術(テクニック)に近いものだ
ともかくガン・ボーイを苦しめていたアンダーステアは奇跡的に沈黙している
こうして言葉で理屈を説明してしまえばそれだけのことだが
現実にこんなやり方で一度落ちこんだペースを回復させ あまつさえコースレコードを出すとなると まさに奇跡と言うしかあるまい!!
デグナーを立ち上がって立体交差下へ!!
テール・ツー・ノーズのトップグループ!!

ウオーーッ
ヘアピン
本当に追いついてる!!
すんげーっ!!
完全にテール・ツー・ノーズじゃんかっ!!
猛然とヘアピンを立ち上がる!!
ああと マシンがふるえる!!
右中速コーナーへ消えていくーっ!!

かっこいいーっ
やっぱりロードレースの
醍醐味はドッグファイト
だぜ!!
やっと見せて
もらったぜっ　巨摩と
アンダーソンのバトル!!
あの状況から
追いついただけでも
巨摩をほめてやりたいよ
あいつはやっぱり
オレ達の期待を
うらぎらない奴だよな
この次　巨摩が
オレ達の目の前に
現れる時は
ウイニングラップだ・・・・
もし巨摩が勝っていても
勝てていなくてもオレは
ありったけの声で
巨摩の名前を呼ぶぞ
ゲホ
ゲホ
ゲホ
だけどおまえ
もう声　半分
つぶれかかってるぜ
だいじょーぶかよ
どうってことねえよ
ノドがつぶれて
当分しゃべれなく
なったって・・・・
オレ　今日ここに
きてよかったと
心の底から思ってるんだ
これだけのレースを
見ることができた
だけでもさ・・・・

オレもさ・・・・
一生の思い出だ
先頭グループがスプーンカーブへとさしかかる!!
ああっ
巨摩が突っ込んでいく!!
インサイドオオッ
行ったかああ!?

行きましたっ
巨摩が前に
出たーーっ!!
しかしラインが
若干
ふくらんでいくっ!!
ラインをクロスして
インにつくアンダーソン!!
2台並んだーっ
前に出るのは
どっちだーっ!!


あああ
アンダーソンが
前に出るっ!!
ガッチリとトップを
キープしてスプーン
カーブを立ち上がる
アンダーソン
巨摩抜けませーん!!
やるやるーっ
どっちもやるーっ!!
ちくしょーっ
すごすぎるぜ!!
ファイナルラップに
こんな見せ場が
くるなんて!!

バックストレートを加速するモンスター6速全開!!
アンダーソンのスリップストリームに巨摩が完全にもぐり込んでいる!!
ALPNE
まったく大変なレースだ一瞬たりとも目が離せない!!
激動のファイナルラップ
この1周ははかりしれないほどの重みをもった1周と言えるでしょう!!
Canon
この1周でこのレースが終わるだけでなく今シーズン全体のファイナルラップでもあるのです!!
織烈をきわめた長い闘いの旅が極東の地 鈴鹿でその幕を閉じようとしている!!
まもなく全てが終わります!!
LUCKY STRIKE

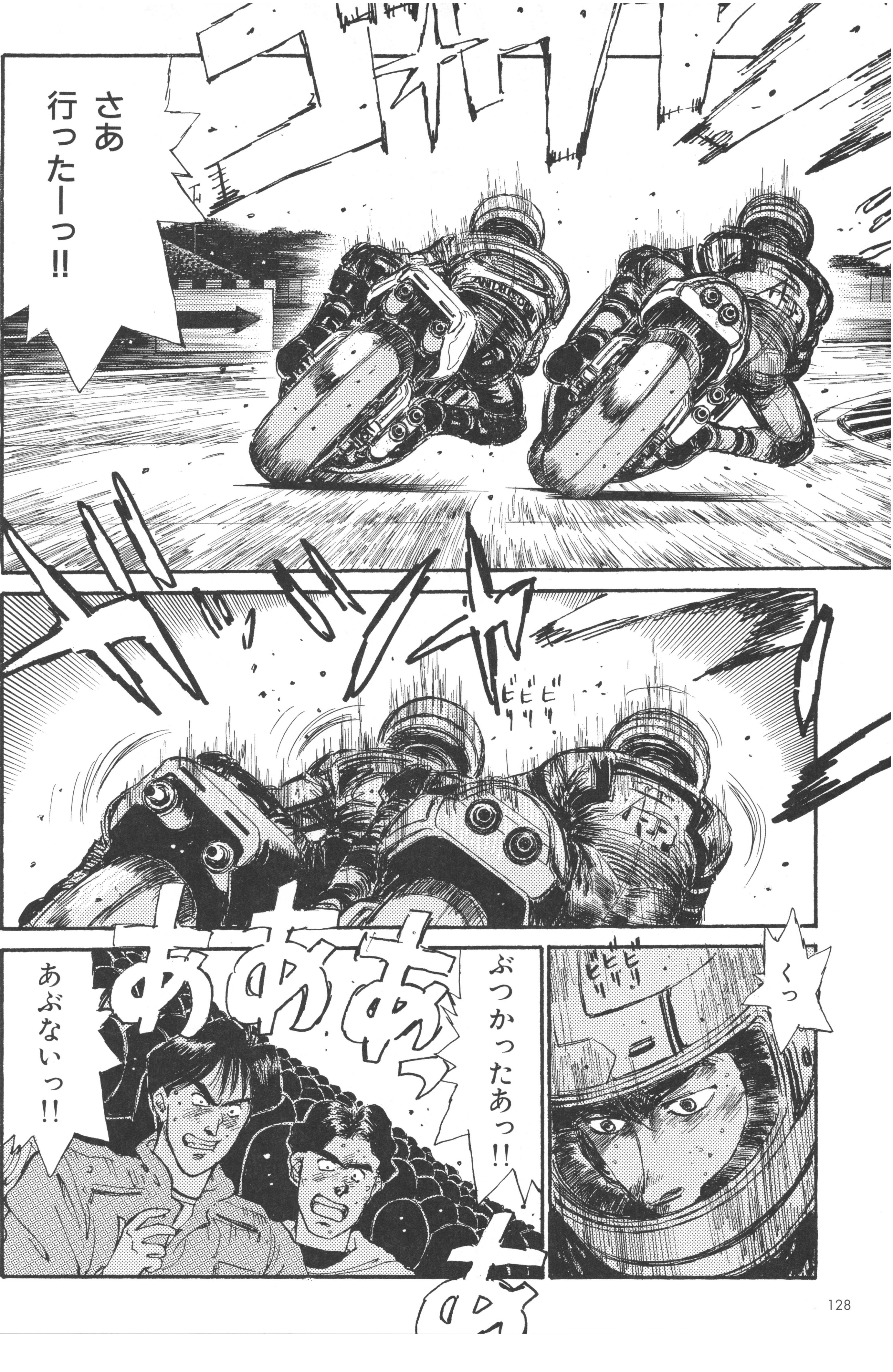
大いなるゴールへ
向けて突っ走る
2台のマシン!!
さあ……
130Rだっ!!
オオ
飛び出せっ!!
インをつけ
グーンッ!!
アンダーソン
インサイドを
ガッチリとキープ!!
絶妙な
進入ラインです!!
巨摩はインに行けないいっ
これは苦しいーっ!!

あぜん
ああっ
なんでーっ!!
あれだけ完璧にスリップストリームについていたのにインに並べないなんて……
YZRはそんなに速いのかっ!! ガンボーイ・スペシャルのNSRよりもっ!?
ちがう……巨摩はインをねらっていない……思いきって外から行った!!
勝負は・・・シケイン……!!
130R外側の縁石に乗り上げる巨摩ァ!!
グゥワァーン
とスピードが乗るウッ!!

すっげーっ!!
うひゃーっ
縁石乗り上げは巨摩の十八番さ……
あれくらいでおどろいてるんじゃねえよ
苦しいラインで入ったアンダーソンよりも奴の方が脱出速度が速いぜっ!!
!!
ウオーッ
!!
巨摩がアンダーソンに並びかけている!!
あーっとォ
カシオトライアングルが迫るっ!! これは突っ込み合戦になるぞっ!!

うおーっ
行け行けーっ よおおーしっ グーン!!
グンにいちゃん がんばれえーっ!!
両者 上体を起こして ハードブレーキングに 突入!!
スズカのコース中 最低速コーナーの カシオトライアングル シケイン!!
並んでいるっ!! まだ並んだままだ これはすごいっ!!
MICHELIN

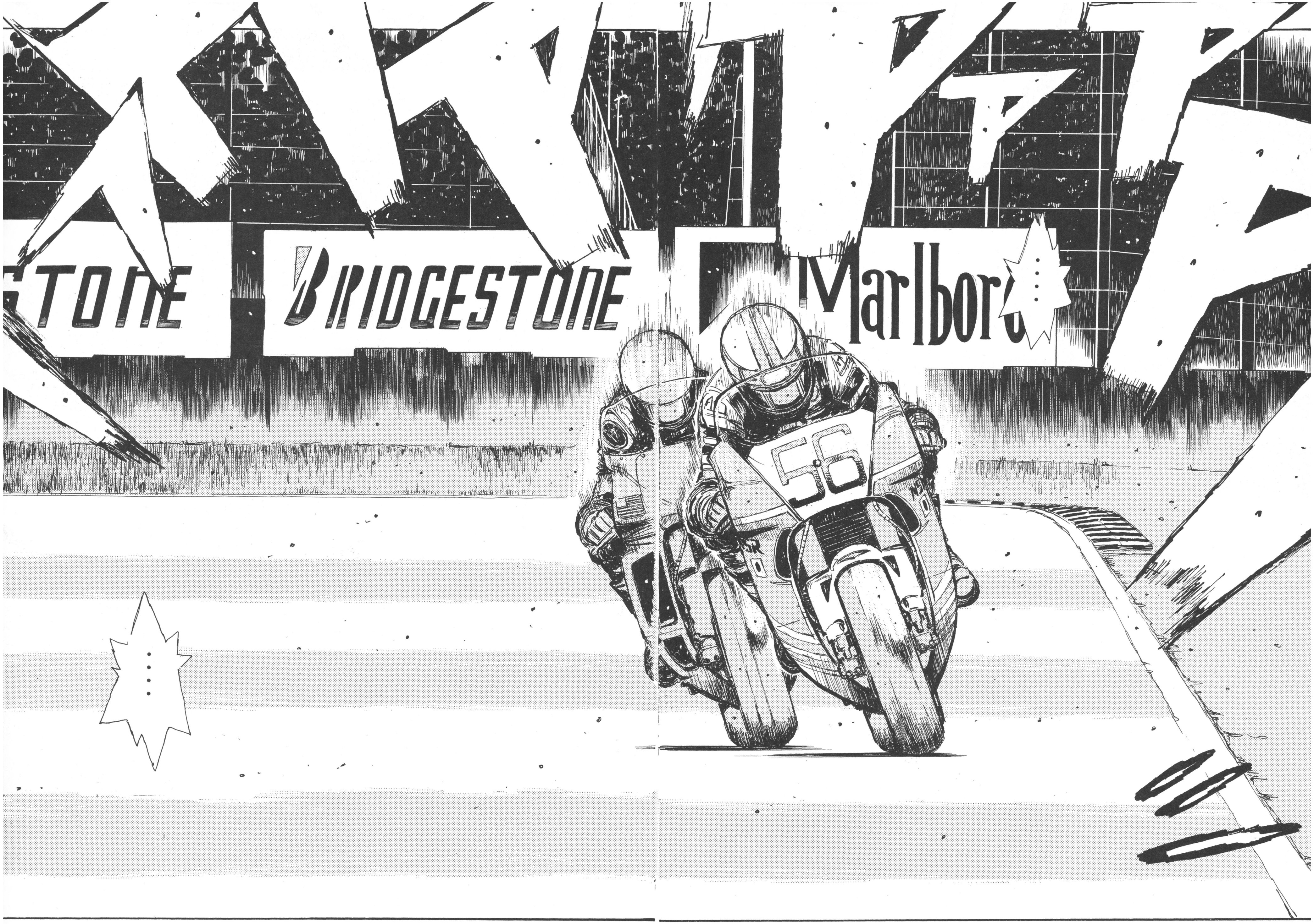
フロント・サスペンションはフルボトムローターが火を噴く!!
SHOEI
44
56
両者　並んだままだっ一気にギアを落としていくーっ!!


さあ
行ったーっ!!
くっ
ぶつかったあっ!!
あぶないっ!!
あああ

CASIO
CASIO
CASIO C
ビビビ
ウワーーッ!!
またぶつけたっ!!

!!
先頭グループは今 最終コーナーを回る!!
超満員のグランドスタンドのギャラリーの視線はアストロビジョンのモニターから いっせいに最終コーナー出口へと注がれます!!
BUN KOUN
わああああ
メインポストにはチェッカーフラッグが用意されているっ!!
行くぜ!!
この目でゴールの瞬間を見とどけるぜ!!
HRC
HONDA

さあっ来ましたあっ!!
大歓声につつまれて先頭で最終コーナーを立ち上がってきたのは・・!!
先頭はっ!?
!!
先頭のマシンは・・・・!?

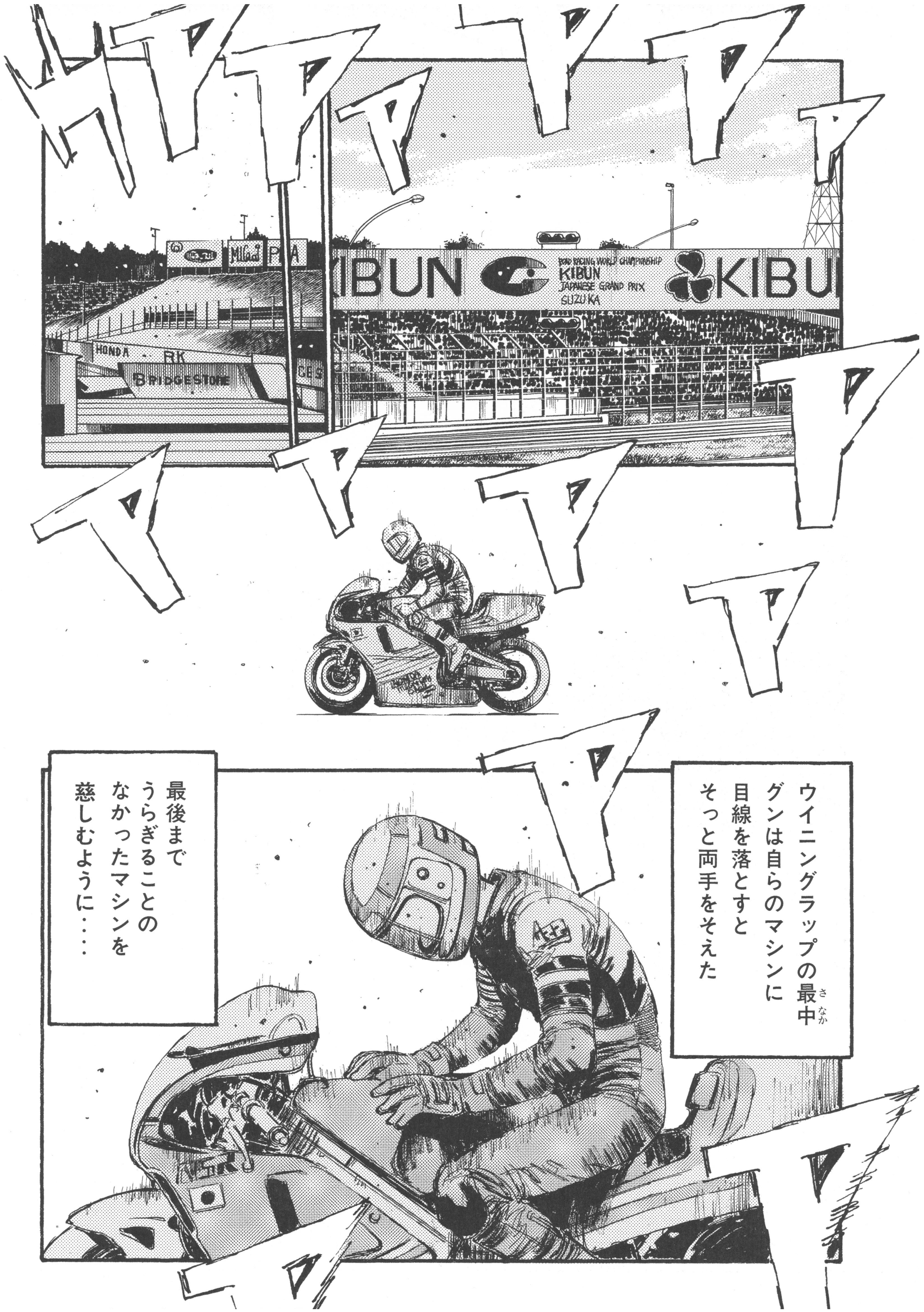

STONE
BRIDGESTONE
Marlbor
56
……
……

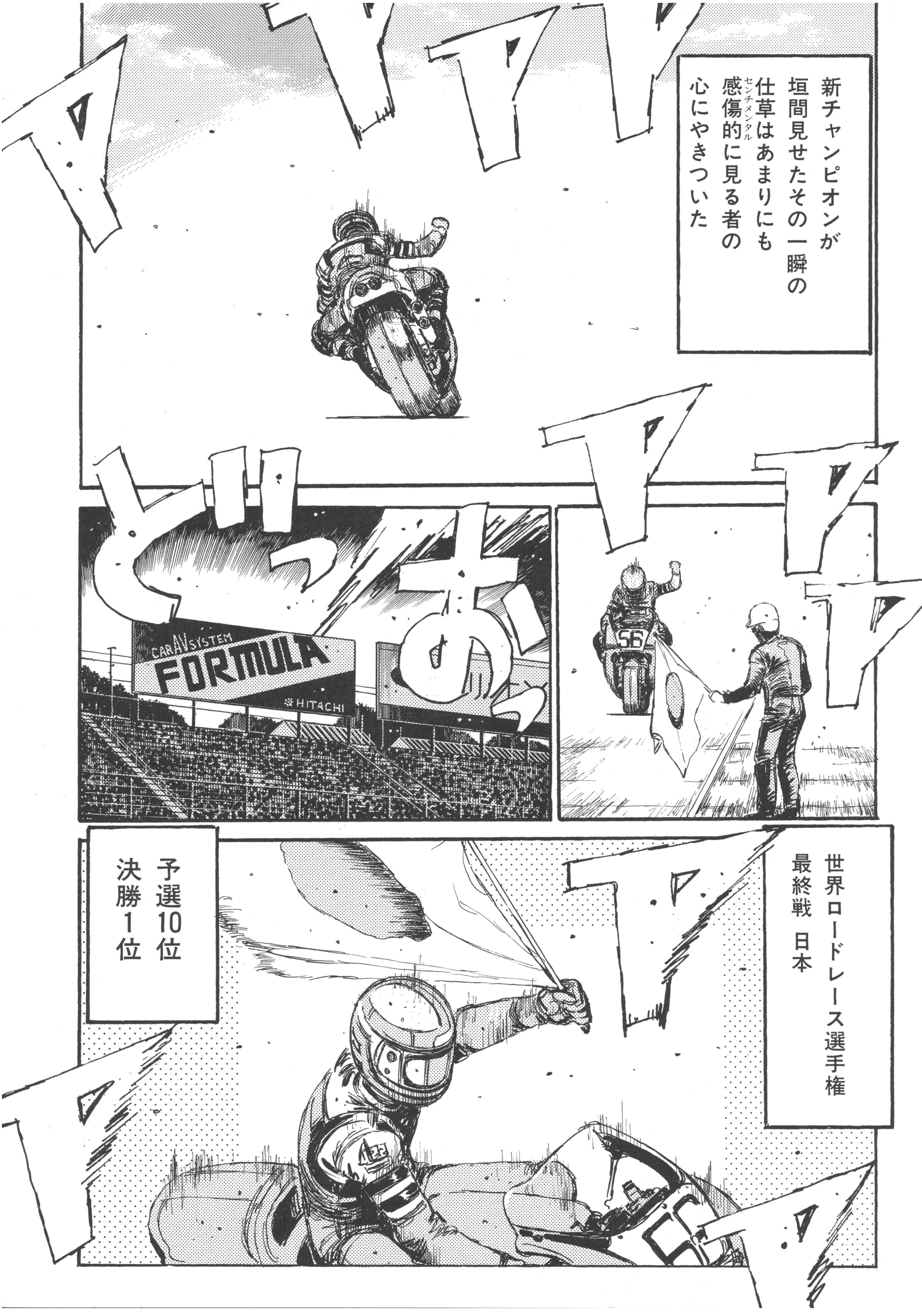
Shell
HONDA
SUZUKA CIRCUIT STAFF

OFFICIAL

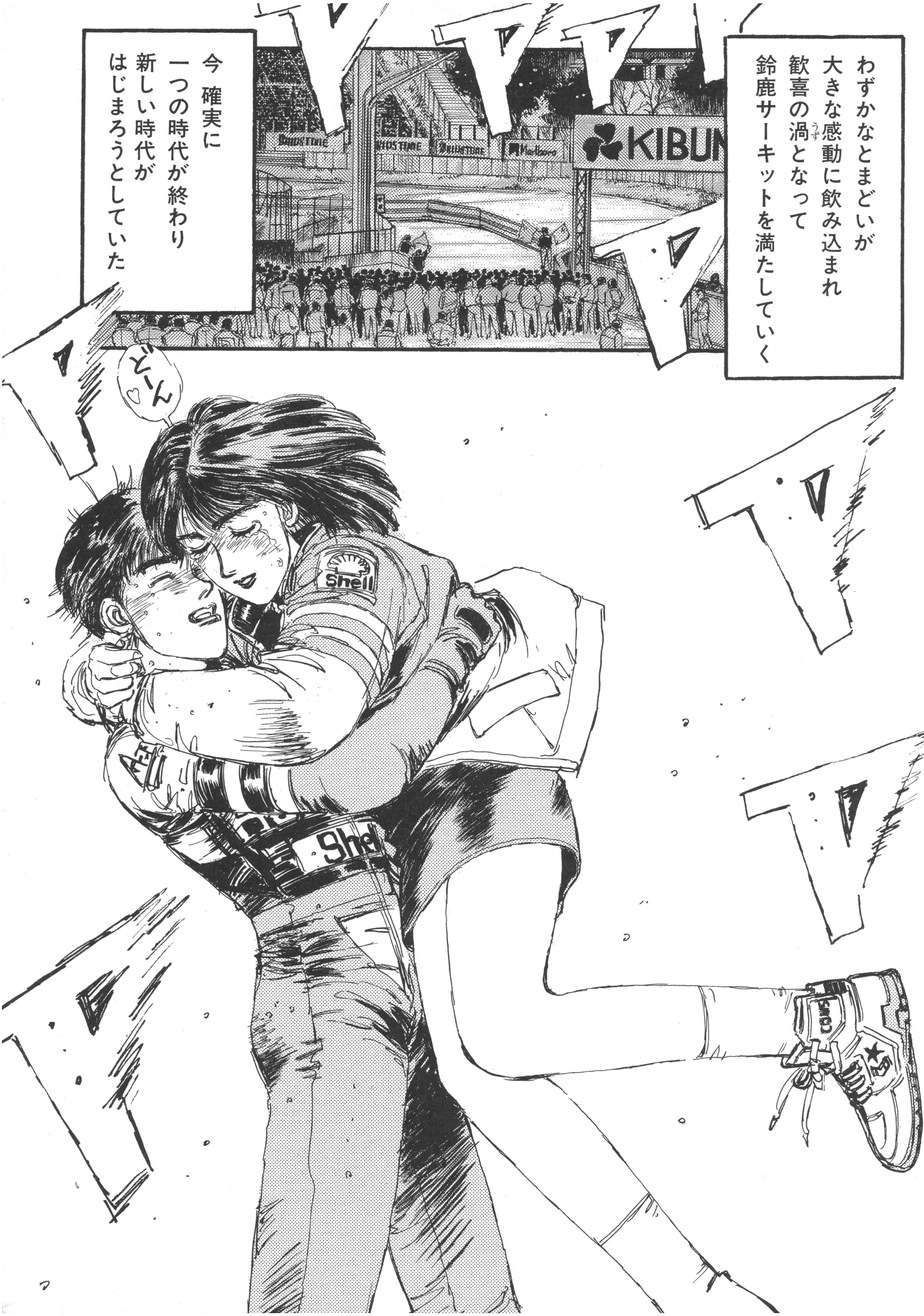
Shell
HONDA
Shell
HONDA

Shell
Canon


KIBUN
ROAD RACING WORLD CHAMPIONSHIP
KIBUN
JAPANESE GRAND PRIX
SUZUKA
KIBUN
HONDA
RK
BRIDGESTONE
ウイニングラップの最中(さなか)
グンは自らのマシンに
目線を落とすと
そっと両手をそえた
最後まで
うらぎることの
なかったマシンを
慈しむように…

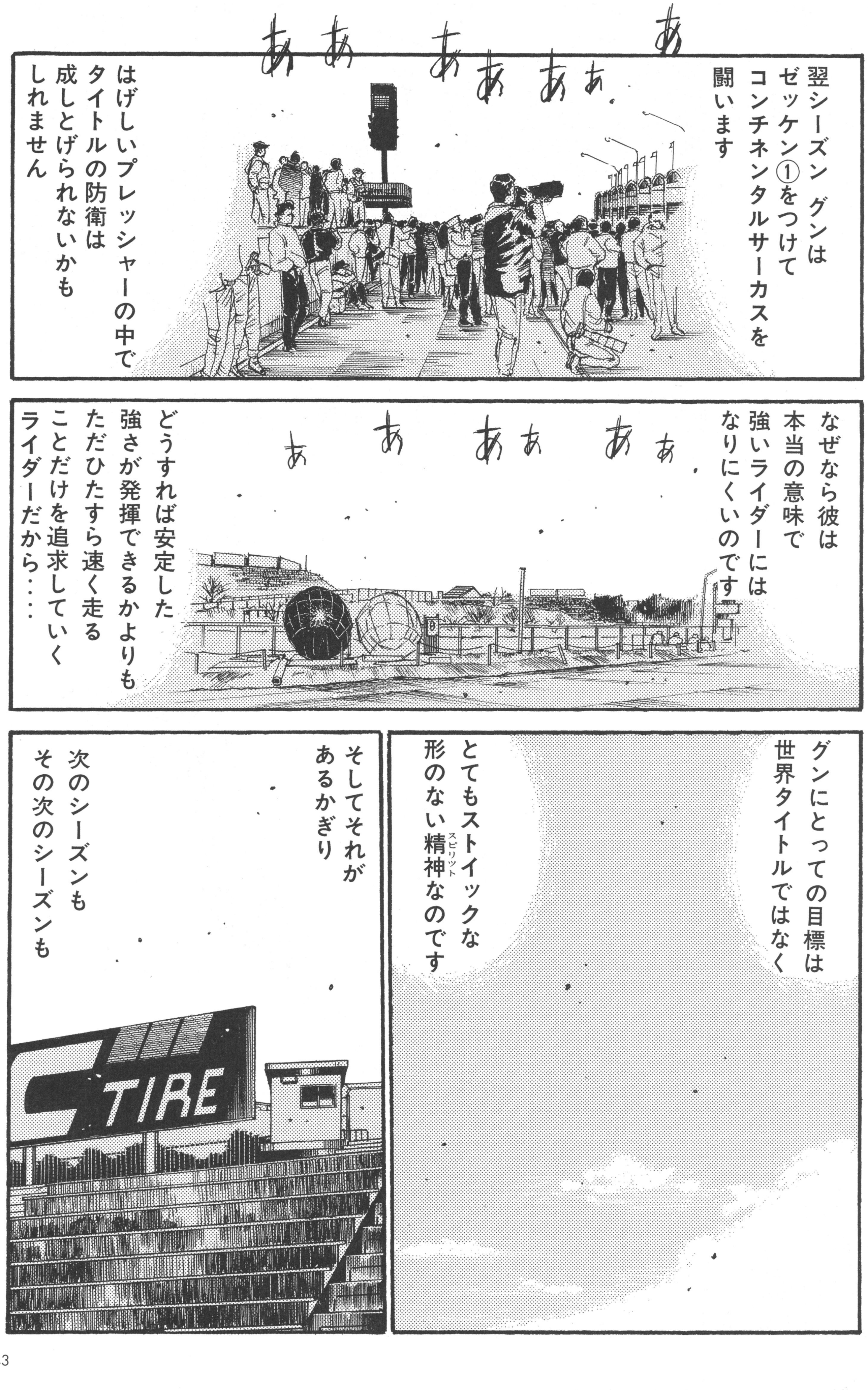

新チャンピオンが
垣間見せたその一瞬の
仕草はあまりにも
感傷的(センチメンタル)に見る者の
心にやきついた
CAR AV SYSTEM
FORMULA
HITACHI
56
世界ロードレース選手権
最終戦　日本
予選10位
決勝1位

今　世界の頂点に立つ!!
世紀の瞬間に立ち会った
20万の大観衆は
不思議な気持ちで‥‥
日の丸を片手に
ウイニングラップをする
青年を見つめていた

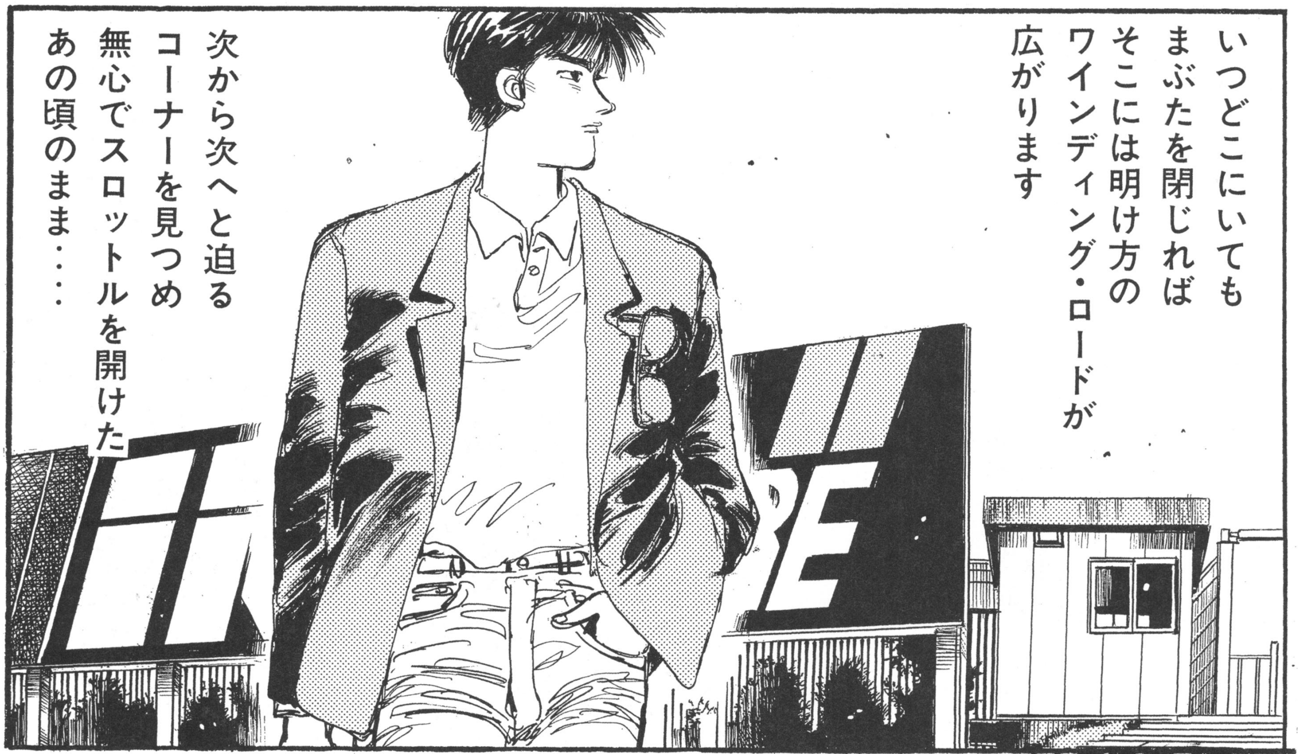


わずかなとまどいが
大きな感動に飲み込まれ
歓喜の渦(うず)となって
鈴鹿サーキットを満たしていく
今 確実に
一つの時代が終わり
新しい時代が
はじまろうとしていた
KIBUN
どーん

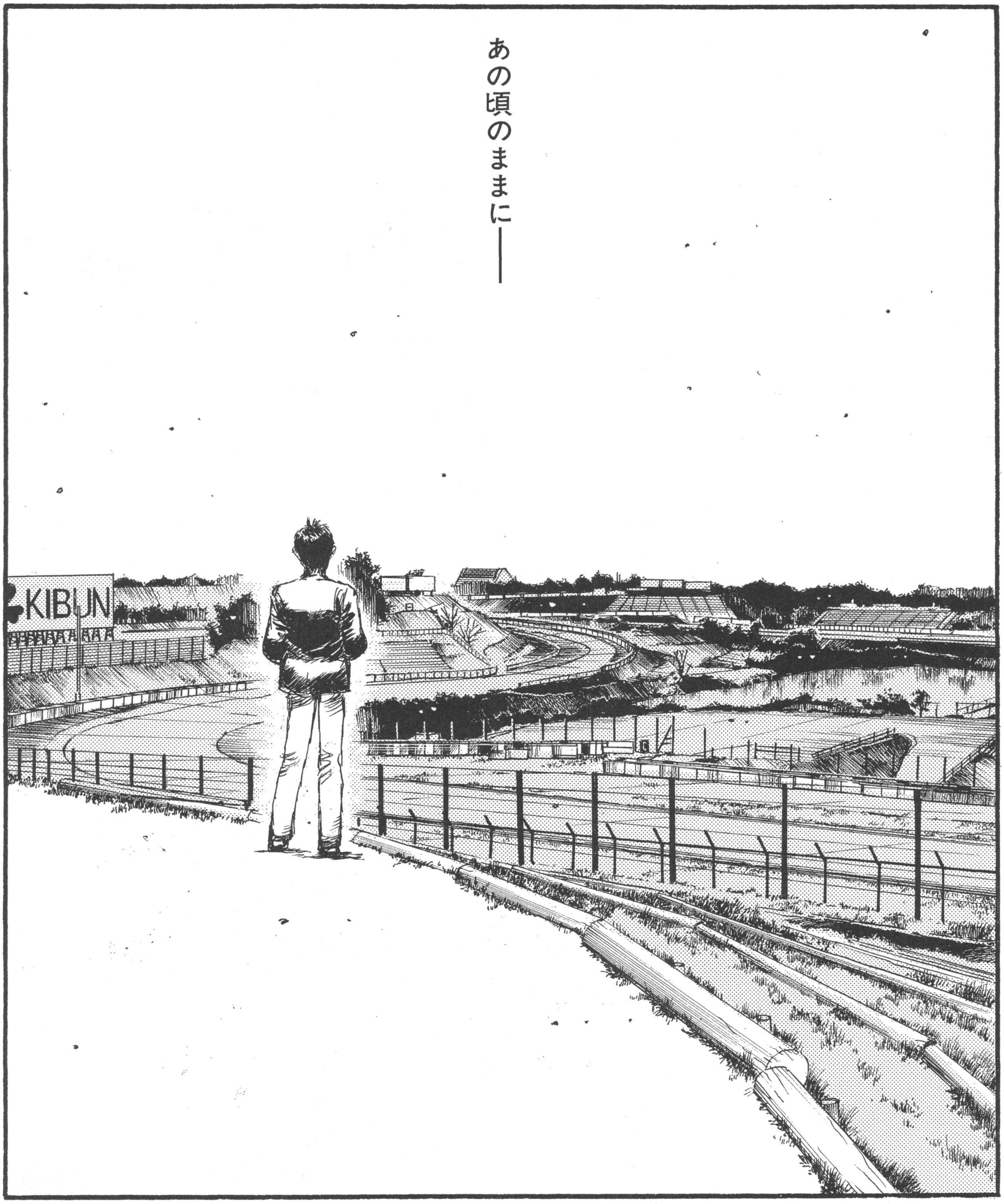
SEIKO
SEIKO
GUN BOYの
物語はこれで
終わります
けれども
グンの挑戦は
終わりではなく まだ
はじまったばかりなんです


翌シーズン グンは
ゼッケン①をつけて
コンチネンタルサーカスを
闘います
ああ あああぁぁ あ
はげしいプレッシャーの中で
タイトルの防衛は
成しとげられないかも
しれません
なぜなら彼は
本当の意味で
強いライダーには
なりにくいのです
ぁ あ ああ あぁ
どうすれば安定した
強さが発揮できるかよりも
ただひたすら速く走る
ことだけを追求していく
ライダーだから・・・
グンにとっての目標は
世界タイトルではなく
とてもストイックな
形のない精神(スピリット)なのです
そしてそれが
あるかぎり
次のシーズンも
その次のシーズンも
TIRE

終わることなく続くあの熱狂と喝采の中へ
果てることのない闘争心をほとばしらせて彼は飛び込んで行くはずです
そしてグンの前を先行するオートバイは・・・・・



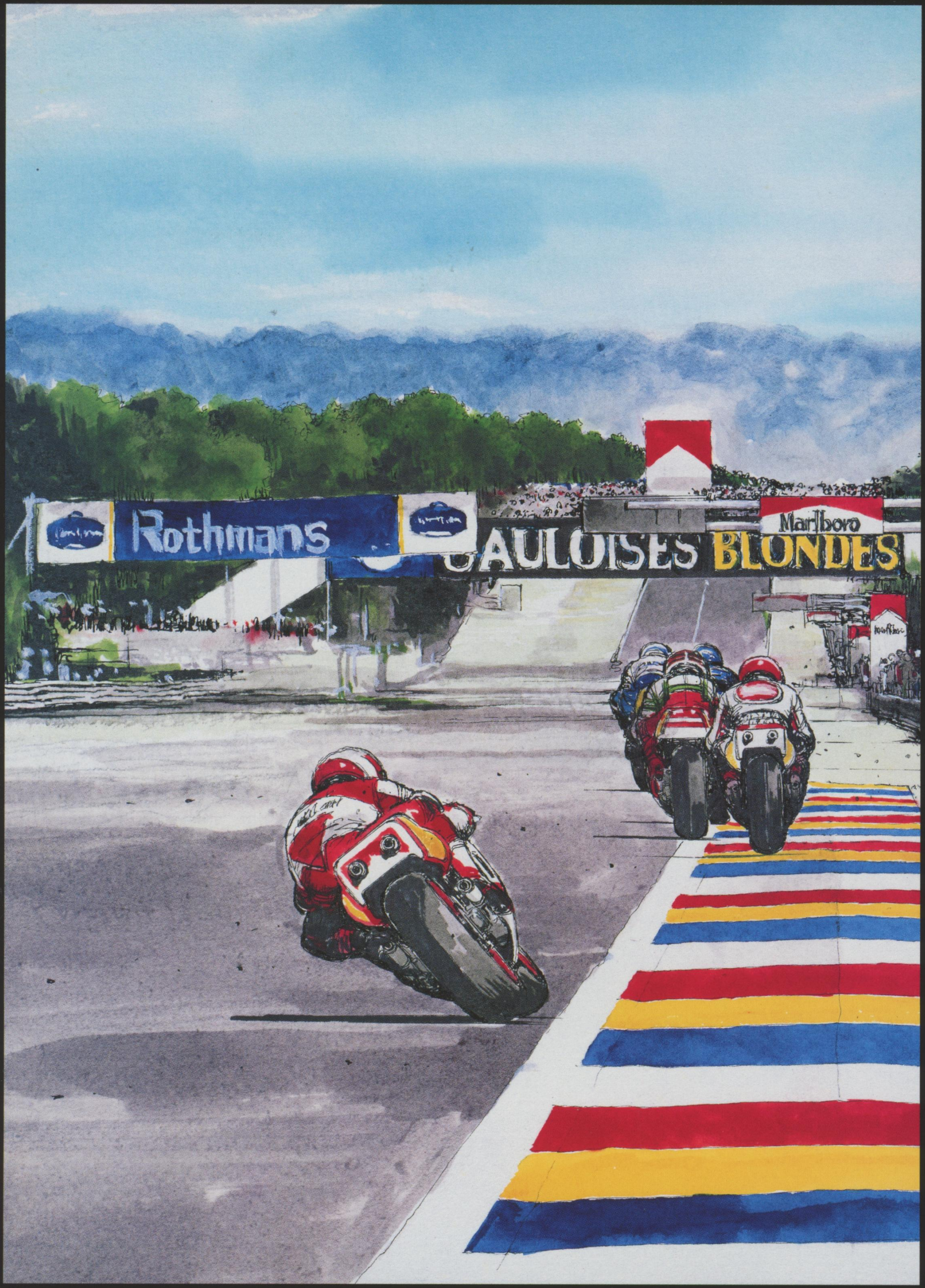
それは・・・
ラルフのYZRではなく
ヒデヨシのカタナなのかも
しれません



完

――SPECIAL THANKS TO――

●スタッフ
佐藤克浩　下地均　佐藤勇　五百路秀一
小林武史　右田鶴樹　坂田三吉　新井雅人
森恭之　島田勇　岡崎哲也　速水翼
●編　集
野内雅宏　鯉渕庸彦
●取材協力
国沢光宏　坪内隆直　鈴鹿サーキットランド



Chief Editor
西本弘幸

Editor
滝沢貴幸
船山 理

Editor & Writer
グラスオニオン有限会社 ぼん石山

Photographer
赤松 孝
永元秀和
松川 忍
南 孝幸
盛長幸夫

Designer
轟飛竜デザイン室

Producer
齊藤 浩

© しげの秀一／講談社

GUN BOY! FOREVER!!

モーターマガジンムック
バリバリ伝説ファンブック
2015 年 11 月 25 日発行

発行人：木村玄一
編集人：西本弘幸
発行所：株式会社モーターマガジン社
〒 105-8611 東京都港区新橋 5-33-10
TEL 03-3434-3166（編集部）
03-3434-3153（販売部）
印刷所：共同印刷株式会社
本書の無断転載、複写を禁じます。

THE FAST! GUN BOY!!

発行所　モーターマガジン社
発行人　木村玄一
編集人　西本弘幸
本　社　〒105-8611　東京都港区新橋5-33-10　☎ 03-3434-3151
大阪支社　〒530-0003　大阪府大阪市北区堂島2-2-23白雲ビル4F　☎ 06-6341-3122

定価：本体1,370円＋税

雑誌 68746-03

Ⓗ ロングセラー

9784862794031

ISBN978-4-86279-403-1

C9476 ¥1370E

1929476013705